2001 no. 14

# AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

BESCHIKKING van de Minister van Justitie van 28 september 1998 (Stb. 568), houdende plaatsing in het Staatsblad van de tekst van het Schepenbesluit 1965, zoals dit luidt met ingang van 1 mei 1998 (Schepenbesluit 1965).

Uitgegeven, 8 maart 2001

De minister van Justitie en Publieke Werken,

P.E. Croes

**BESCHIKKING van de Minister van Justitie van 28 september 1998 (Stb. 568), houdende plaatsing in het Staatsblad van de tekst van het Schepenbesluit 1965, zoals dit luidt met ingang van 1 mei 1998**

De Minister van Justitie,

Gelet op artikel XVIII van het besluit van 18 december 1997, Stb. 745;

Besluit:

de tekst van het Schepenbesluit 1965, zoals dit luidt met ingang van 1 mei 1998, in het Staatsblad te plaatsen als bijlage bij deze beschikking.

's-Gravenhage, 28 september 1998

De Minister van Justitie,
A.H. Korthals

Uitgegeven de *zesde* oktober 1998

De Minister van Justitie,
A.H. Korthals

# TEKST VAN HET SCHEPENBESLUIT 1965 ZOALS DIT LUIDT MET INGANG VAN 1 MEI 1998

## HOOFDSTUK I INLEIDENDE BEPALINGEN

### Artikel 1 Omschrijvingen

1. Onverminderd het bepaalde in het derde lid van dit artikel en het bepaalde in artikel 107 van dit besluit, wordt voor de toepassing van dit besluit verstaan onder:

*wet:* de Schepenwet;

*Onze Minister:* Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

*kapitein:* elke gezagvoerder van een schip of die deze vervangt;

*schepelingen:* allen die zich als scheepsofficieren of scheepsgezellen aan boord bevinden of zich als zodanig hebben verbonden; scheepsofficieren zijn de schepelingen aan wie de monsterrol de rang van officier toekent, scheepsgezellen zijn alle overige schepelingen;

*gediplomeerden:* zij die in het bezit zijn van een diploma bedoeld in de Wet op de zeevaartdiploma's (Stb. 1935, 456);

*Radioreglement:* het Radioreglement (Trb. 1981, 78), behorende bij het op 6 november 1982 te Nairobi tot stand gekomen Internationale Verdrag betreffende de Telecommunicatie (Trb. 1983, 164);

*ISM-code:* de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (International Safety Management Code), vastgesteld bij resolutie A.741(18) van 4 november 1993 door de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie;

*passagiers:* alle personen aan boord, met uitzondering van:

1e. de kapitein en de schepelingen;

2e. andere personen die, in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn;

3e. kinderen die op de dag van inscheping de leeftijd van één jaar nog niet hebben bereikt;

*stoom- of motorschip:* een schip, geen zeilschip zijnde, met middelen tot werktuiglijke voortstuwing van een voldoend vermogen, te beoordelen naar normen die in verband met de vorm en de afmetingen van het schip, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld;

*zeilschip:* een schip, al dan niet voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, voldoende zeilen voerend om alleen daarmede veilig te kunnen varen, te beoordelen naar normen die in verband met de vorm en de afmetingen van het schip door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld;

*passagiersschip:* elk schip dat door de eigenaar is bestemd om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, dan wel een schip, dat meer dan twaalf passagiers vervoert;

*vrachtschip:* elk schip geen passagiersschip of vissersvaartuig zijnde;

*tankschip:* een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast voor het vervoer in bulk van vloeibare lading van ontvlambare aard;

*chemicaliëntankschip:* een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast en wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van vloeibare lading zoals vermeld in de opsomming van minimumeisen per stof, behorende bij de door Onze Minister voor een zodanig schip gestelde aanvullende eisen, bedoeld in artikel 130g;

*gastankschip:* een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast en wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van lading bestaande uit vloeibaar gemaakt gas of andere stoffen zoals vermeld in de opsomming van minimumeisen, behorende bij de door Onze Minister voor een zodanig schip gestelde aanvullende eisen, bedoeld in artikel 130g;

*combinatietankschip:* een schip ingericht voor het vervoer van afwisselend olie en stortladingen;

*olietankschip:* een schip dat is gebouwd voor of aangepast aan voornamelijk het vervoer van olie in bulk in zijn laadruimten, daaronder begrepen combinatietankschepen en elk chemicaliëntankschip indien dit schip een gehele of gedeeltelijke lading olie in bulk vervoert;

*bulkcarrier:* een schip dat in het algemeen is gebouwd met een enkel dek, top-zijtanks en hopper-zijtanks in de vrachtruimen en dat is bestemd voor het vervoer van stortlading, waaronder worden begrepen ertsschepen en combinatietankschepen;

*hogesnelheidsvaartuig:* een vaartuig dat een maximum snelheid in meters per seconde kan ontwikkelen gelijk aan of groter dan 3,7 $v^{0,1667}$, waarin v = waterverplaatsing gemeten op de ontwerp-waterlijn ($m^3$);

*klein vaartuig:* elk schip, dat

a. minder dan 500 ton meet;

b. een lengte, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van bijlage I bij dit besluit, heeft van minder dan 24 meter;

c. gebruikt wordt of bestemd is voor gebruik in een beperkt vaargebied van ten hoogste 30 zeemijlen uit de kust;

d. niet is een passagiersschip dat Internationale reizen maakt; en

e. niet is een passagiersschip dat is ingericht om meerdaagse reizen te maken;

*vissersvaartuig:* elk vaartuig dat wordt gebezigd voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee;

*baggermaterieel:* elk schip dat door bouw en inrichting uitsluitend is aangewezen voor het verrichten van of voor het gebruik ten dienste van aannemerswerken van waterbouwkundige aard;

*internationale reis:* een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;

*korte internationale reis:* een internationale reis gedurende welke het schip zich niet meer dan 200 zeemijlen verwijdert van een haven of een plaats waar passagiers en bemanning veilig kunnen worden geland en waarbij noch de afstand tussen de laatste aanloophaven in het land waar de reis aanvangt en de uiteindelijke haven van bestemming, noch de terugreis 600 zeemijlen overschrijden. Hierbij is de uiteindelijke haven van bestemming de laatste aanloophaven van de vastgestelde reis, waarvandaan het schip de terugreis onderneemt naar het land waar de reis aanving;

*ton:* registerton van $\frac{1}{0{,}353}$ kubieke meter;

waar in dit besluit de grootte van een schip in deze eenheid wordt uitgedrukt, wordt daaronder verstaan de bruto-inhoud van het schip als vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievenwet 1948;

indien de grootte van een schip is vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievenwet 1981 en derhalve wordt aangegeven als bruto-tonnage, heeft deze term dezelfde betekenis als de term brutoinhoud uitgedrukt in registerton;

*lastlijn:* de waterlijn bij de grootste geoorloofde inzinking in zeewater;

*vrijboord:* de in het midscheepse vlak vertikaal gemeten afstand van de bovenkant van de deklijn, als aangegeven in artikel 3 van bijlage I van dit besluit, tot de bovenkant van de van toepassing zijnde lijn van het uitwateringsmerk, als aangegeven in artikel 5 van genoemde bijlage;

*indompelingsgrenslijn:* een lijn, gedacht op het scheepsboord, evenwijdig aan en op een afstand van 76 millimeter onder de aansnijding van de bovenzijde van het schottendek met dit boord;

*voortstuwingsvermogen:*

a. het maximale vermogen, uitgedrukt in kiloWatt (kW), dat door de voortstuwingsmachine(s) zonder overbelasting gedurende onbeperkte tijdsduur kan worden geleverd, zoals dit vermogen, op grond van door de fabrikant verstrekte gegevens, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt vastgesteld, of

b. een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld lager vermogen, indien te zijnen genoegen wordt aangetoond dat slechts dit lagere vermogen ten behoeve van de voortstuwing kan worden gebruikt; dit vermogen mag niet worden vastgesteld op een waarde lager dan 75 percent van het maximale vermogen;

*vlampunt:* de laagste temperatuur van een vloeistof waarbij deze voldoende damp aan de lucht afgeeft om een ontplofbaar mengsel van damp en lucht te doen ontstaan. Het vlampunt moet worden bepaald volgens de gesloten-kroes-methode van Abel, Abel-Pensky of Pensky-Martens en gecorrigeerd voor een barometerstand van 760 millimeter kwikkolom;

*goedgekeurd:* goedgekeurd door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie;

*leeftijd van een schip:* de tijd verlopen sedert het bouwjaar zoals aangegeven op het certificaat van deugdelijkheid van het betreffende schip;

*klassebureau:* een natuurlijke persoon of rechtspersoon, aangewezen krachtens artikel 6, tweede lid, van de wet en krachtens artikel 6 van dit besluit;

*verjaardatum:* de datum van afgifte van de eerste certificaten voor een bepaald schip, in elk kalenderjaar, volgend op het jaar waarin de eerste certificaten zijn afgegeven;

*een schip gebouwd:* een schip waarvan:

a. de kiel is gelegd, of

b. 1°. de aanbouw, herkenbaar als behorend tot een bepaald schip, is aangevangen, en

2°. is aangevangen met de samenbouw die ten minste 50 000 kg moet omvatten of één percent van de geschatte massa van al het bouwmateriaal, welke van deze twee waarden de laagste is;

*belangrijke verbouwing:* de verbouwing van een schip:

a. waardoor de afmetingen, het laadvermogen of de passagierscapaciteit van het schip in belangrijke mate wordt gewijzigd;

b. waardoor het scheepstype wordt gewijzigd; of

c. die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voornamelijk is gericht op het verlengen van de levensduur van het schip.

2. Voor de toepassing van dit besluit wordt onder «schip» begrepen een vaartuig, een sleepschip, een dok en elk ander dergelijk drijvend voorwerp, dat over zee naar zijn bestemming wordt gesleept.

3. Voor de toepassing van dit besluit worden personen, die ten gevolge van schipbreuk of andere bijzondere onvoorziene omstandigheden aan boord zijn genomen, niet als passagiers aangemerkt.

4. Voor de toepassing van dit besluit wordt, ook wat de strafbepalingen betreft, onder «eigenaar» verstaan de persoon, die het beheer over het schip heeft, hetzij hij eigenaar, reder of boekhouder is van de rederij van het schip, hetzij hem het schip in gebruik is gegeven.

**Artikel 1a Toepassing op vissersvaartuigen**

De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen.

**Artikel 1b Wederzijdse erkenning**

1. Met de bij of krachtens dit besluit vastgestelde technische normen of technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische normen of technische eisen, vastgesteld door of vanwege een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

2. Met de bij of krachtens dit besluit geëiste typegoedkeuringen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige typegoedkeuringen, geëist door of vanwege een andere lid-staat van de Europese Unie dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

**Artikel 2 Scheepsidentificatienummer**

Een schip van 100 ton of meer is voorzien van een uniek scheepsidentificatienummer dat voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

HOOFDSTUK II CERTIFICATEN

**Artikel 3 Algemene certificaten**

1. Een certificaat als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet wordt alleen afgegeven indien:

a. de eigenaar van een passagiersschip of een schip van 500 ton of meer beschikt over een geldig conformiteitsdocument (document of compliance) als bedoeld in de ISM-code voor de bedrijfsvoering van de organisatie;

b. een passagiersschip of een schip van 500 ton of meer een veiligheidsmanagementcertificaat (safety management certificate) als bedoeld in de ISM-code aan boord heeft.

2. De certificaten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet zijn:

a. voor elk schip van 150 ton of meer, dat is gebouwd vóór 21 juli 1968, en voor elk schip dat is gebouwd op of na 21 juli 1968 en dat een lengte heeft van 24 meter of meer: een internationaal certificaat van uitwatering (international load line certificate);

b. voor andere schepen dan die, bedoeld onder a: een nationaal certificaat van uitwatering;

c. voor alle schepen: een nationaal certificaat van deugdelijkheid.

**Artikel 4 Certificaten voor bepaalde schepen**

De certificaten, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet zijn voorts:
a. voor passagiersschepen: een internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen (passenger ship safety certificate) met bijbehorend uitrustingsrapport (record of equipment);
b. voor vrachtschepen van 500 ton of meer: een internationaal veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (cargo ship safety certificate) met bijbehorend uitrustingsrapport (record of equipment);
c. voor vrachtschepen van 300 ton of meer, maar van minder dan 500 ton: een internationaal radioveiligheidscertificaat (cargo ship safety radio certificate) met bijbehorend uitrustingsrapport (record of equipment).

**Artikel 5 Aanvullende certificaten voor bijzondere schepen**

1. Een schip dat vanuit Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba paarden, rundvee, varkens, schapen of geiten vervoert, anders dan als deklading, dient voorts te beschikken over een nationaal dierenvervoercertificaat voor de te ondernemen reis.
2. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat hogesnelheidsvaartuigen, olietankschepen, gas- en chemicaliëntankschepen, bulkcarriers en andere categorieën schepen, bestemd of gebruikt voor het vervoer van bepaalde stoffen of voor bijzondere doeleinden, over bijzondere certificaten dienen te beschikken

**HOOFDSTUK III ONDERZOEKEN EN EISEN**

**Artikel 6 Aanwijzing klassebureaus**

Onze Minister wijst de natuurlijke personen of de rechtspersonen aan, klassebureaus genaamd, waarvan de regels kunnen gelden als eisen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de wet.

**Artikel 7 Klassebureau naar keuze**

1. Voordat een eerste onderzoek plaatsvindt voor de verlening van certificaten, andere dan die genoemd in artikel 3, eerste lid, kiest de eigenaar of de bouwer van een schip voor de regels van een bepaald klassebureau. Bij volgende onderzoeken worden de regels van dat klassebureau toegepast. Een schip voldoet met betrekking tot de romp, de machine- en elektrische installaties en de uitrusting aan de regels, gegeven door dat klassebureau, voorzover die regels niet in strijd zijn met het bepaalde bij of krachtens dit besluit.
2. Voor de onderzoeken met betrekking tot de certificaten, genoemd in artikel 3, eerste lid, kiest de eigenaar van een schip voor een klassebureau, dat een ander klassebureau kan zijn dan het klassebureau, gekozen op grond van het eerste lid.

**Artikel 8 Onderzoeken**

1. De bedrijfsvoering van de eigenaar van een passagiersschip of van een schip van 500 ton of meer wordt in verband met het document, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder a, onderworpen aan de volgende onderzoeken:
a. een eerste onderzoek voor de verlening van het document,
b. een hernieuwd onderzoek voor de vernieuwing van het document,
c. jaarlijkse onderzoeken in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na de datum van afgifte van het document.
2. Een schip wordt in verband met het certificaat, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder b, onderworpen aan de volgende onderzoeken:
a. een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld,
b. een hernieuwd onderzoek voor de vernieuwing van het certificaat,
c. een tussentijds onderzoek in de periode tussen 24 en 36 maanden na de datum van afgifte van het certificaat,
d. onderzoeken om bijzondere redenen.
3. Een schip wordt in verband met de certificaten, bedoeld in artikel 3, tweede lid, en de artikelen 4 en 5, onderworpen aan de volgende onderzoeken:
a. een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld,
b. een hernieuwd onderzoek in de periode van drie maanden voor het verstrijken van de geldigheidsduur van het certificaat, voor de vernieuwing daarvan,
c. jaarlijkse onderzoeken in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na de verjaardatum,
d. tussentijdse of periodieke onderzoeken in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na ofwel de tweede ofwel de derde verjaardatum,
e. onderzoeken om bijzondere redenen na herstellingen en vernieuwingen aan het schip.
4. Een schip wordt tevens onderworpen aan een onderzoek van de romp, de machine- en elektrische installaties en de uitrusting volgens de regels van het gekozen klassebureau.
5. Bij ministeriële regeling wordt het aanvullende uitgebreide inspectieprogramma vastgesteld waaraan de in artikel 5, tweede lid, bedoelde schepen zijn onderworpen.

**Artikel 9 Conformiteitsdocument**

1. Voor de verkrijging van een conformiteitsdocument dient een scheepseigenaar te beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem dat voldoet aan de eisen, gesteld in bijlage VI. Een eerste onderzoek vindt plaats nadat het systeem ten minste gedurende drie maanden is toegepast in de bedrijfsorganisatie van de eigenaar alsmede aan boord van ten minste één schip van ieder type waarop het systeem betrekking heeft.
2. Een voorlopig conformiteitsdocument met een geldigheidsduur van ten hoogste twaalf maanden wordt afgegeven ten behoeve van een nieuw gevestigde eigenaar dan wel een eigenaar die een nieuw scheepstype in gebruik neemt. Tijdens die periode vindt een eerste onderzoek als bedoeld in het eerste lid plaats. Het onderzoek is voltooid vóór de vervaldatum van het document.
3. Jaarlijks wordt in de periode van drie maanden voor tot drie maanden na de datum van afgifte van het document de doelmatigheid van het veiligheidsmanagementsysteem onderzocht.

4. In de periode van zes maanden voor de vervaldatum van het document vindt een hernieuwd onderzoek plaats naar het veiligheidsmanagementsysteem alvorens een nieuw document wordt afgegeven.

**Artikel 10 Veiligheidsmanagementcertificaat**

1. Voor de verkrijging van een veiligheidsmanagementcertificaat dient aan boord van het schip het veiligheidsmanagementsysteem van de eigenaar van het schip te worden toegepast. Een eerste onderzoek vindt plaats nadat het systeem gedurende ten minste drie maanden is toegepast.
2. Een voorlopig veiligheidsmanagementcertificaat met een geldigheidsduur van ten hoogste zes maanden wordt afgegeven ten behoeve van een schip dat voor het eerst door de eigenaar in gebruik wordt genomen. Tijdens die periode vindt een eerste onderzoek als bedoeld in het eerste lid plaats. Het onderzoek is voltooid vóór de vervaldatum van het document.
3. Bij een tussentijds onderzoek, dat plaatsvindt tussen 24 en 36 maanden na de datum van afgifte van het certificaat, wordt onderzocht of de bedrijfsvoering op het schip nog voldoet aan de eisen, gesteld in bijlage VI. Van dit onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.
4. Een veiligheidsmanagementcertificaat wordt slechts afgegeven indien een kopie van het conformiteitsdocument, geldig voor het desbetreffende type schip, aan boord is.
5. In de periode van zes maanden voor de vervaldatum van het certificaat vindt een hernieuwd onderzoek plaats naar het veiligheidsmanagementsysteem alvorens een nieuw certificaat wordt afgegeven.

**Artikel 11 Certificaat van uitwatering**

1. Voor de verkrijging en voor de vernieuwing van een internationaal of een nationaal certificaat van uitwatering wordt een schip onderworpen aan een eerste, onderscheidenlijk een hernieuwd onderzoek, dat een volledige inspectie omvat van de constructie en de uitrusting voorzover hieraan bij of krachtens dit besluit eisen zijn gesteld ten aanzien van de uitwatering. Bij een eerste onderzoek wordt bovendien een vrijboordrapport opgemaakt. Het onderzoek is in het bijzonder gericht op de inrichting, het materiaal en de verbanddelen als bedoeld in bijlage I.
2. Bij het jaarlijkse onderzoek wordt onderzocht:
a. of er veranderingen in de romp of in de bovenbouw zijn aangebracht die van invloed zijn op de berekening tot vaststelling van de plaats van de uitwateringslijn,
b. of de onderdelen en de middelen voor de bescherming van openingen, de verschansing of het relingwerk, de waterloospoorten en de toegangen tot de verblijven van de bemanning in deugdelijke staat verkeren,
c. of de vrijboordmerken juist en onuitwisbaar zijn aangebracht, en
d. of de ingevolge artikel 10 van bijlage I vereiste gegevens omtrent de stabiliteit aanwezig zijn. Van dit onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

**Artikel 12 Certificaat van deugdelijkheid**

1. Een nationaal certificaat van deugdelijkheid wordt afgegeven nadat:
a. uit een hellingproef is gebleken dat het schip voldoet aan de eisen, bij of krachtens dit besluit gesteld ten aanzien van de stabiliteit,
b. de aan het schip verstrekte zeebrief en meetbrief zijn overgelegd, en
c. de overige certificaten die voor het schip zijn vereist, alsmede geldige certificaten voor de romp en de machine- en elektrische installaties, afgegeven door het klassebureau van het schip, zijn overgelegd dan wel, indien het een schip van minder dan 500 ton betreft, nadat uit een onderzoek is gebleken dat het schip voldoet aan de eisen, gesteld bij of krachtens dit besluit. Het document inzake de minimum voorgeschreven bemanningssamenstelling, bedoeld in artikel 109, derde lid, wordt als aanhangsel bij het certificaat van deugdelijkheid gevoegd. Voor vrachtschepen van minder dan 500 ton wordt bovendien een uitrustingsrapport bij het certificaat gevoegd.

2. Indien er aanleiding is om in verband met de klassenotatie, de bouw, de toestand of de uitrusting van het schip beperkingen op te leggen betreffende het toe te kennen vaargebied, bepaalt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor welk vaargebied of voor welke reizen het certificaat van deugdelijkheid geldig is.

3. Bij het jaarlijkse onderzoek wordt onderzocht of het schip nog voldoet aan de eisen, gesteld bij of krachtens dit besluit. Van het onderzoek wordt een aantekening op het certificaat van deugdelijkheid geplaatst. Schepen van minder dan 500 ton worden bovendien gedurende elk tijdvak van vijf jaar tweemaal onderworpen aan een onderzoek van de buitenzijde van de romp, waarbij de periode tussen twee onderzoeken ten hoogste 36 maanden mag omvatten. Van dit onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat van deugdelijkheid.

4. Indien een schip wijzigingen heeft ondergaan die van invloed zijn op de voor het schip vastgestelde stabiliteitsgegevens, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie verlangen dat het schip opnieuw aan een hellingproef wordt onderworpen.

5. Voorts kan een schip aan een hellingproef worden onderworpen indien de nodige stabiliteitsgegevens niet kunnen worden overgelegd, of indien deze gegevens naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onvoldoende betrouwbaar zijn.

6. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid, onder a, indien resultaten van een hellingproef beschikbaar zijn van een zusterschip en ten genoegen van het Hoofd wordt aangetoond dat hieraan betrouwbare gegevens kunnen worden ontleend over de stabiliteit van het schip waarvoor een certificaat van deugdelijkheid wordt aangevraagd.

7. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voorts ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid, onder a, ten behoeve van een schip dat speciaal is ontworpen voor het vervoer in bulk van vloeistoffen of erts, indien uit resultaten van een hellingproef met een gelijksoortig schip blijkt dat ten gevolge van de afmetingen en de inrichting van het schip de aanvangsstabiliteit in alle te verwachten beladingstoestanden voldoende zal zijn.

**Artikel 13 Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen**

1. Voor de verkrijging van een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen wordt een passagiersschip onderworpen aan een eerste onderzoek, dat een volledige inspectie omvat van de constructie van het schip, de machine-installaties en de uitrusting, met inbegrip van de gehele romp van het schip aan de buitenzijde en het in- en uitwendige van de ketels, overeenkomstig de eisen daaraan gesteld bij of krachtens dit besluit.
2. Een hernieuwd onderzoek omvat een inspectie van de constructie van het schip, de machine-installaties en de uitrusting, met inbegrip van de gehele romp van het schip aan de buitenzijde, en de ketels en de drukvaten.
3. Een passagiersschip wordt eenmaal per vijf jaar onderworpen aan een deadweight-onderzoek als bedoeld in artikel 22, tweede lid, van bijlage II.
4. Indien een passagiersschip tijdens een bepaalde reis minder personen aan boord heeft dan het in het veiligheidscertificaat vermelde maximum aantal, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een aanhangsel bij het certificaat afgeven, waarin het aantal reddingboten en andere reddingmiddelen wordt vermeld waarmee voor die bepaalde reis kan worden volstaan.

**Artikel 14 Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen**

1. Voor de verkrijging en voor de vernieuwing van een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen wordt een vrachtschip onderworpen aan een eerste, onderscheidenlijk een hernieuwd onderzoek, dat omvat de constructie, de machine-installaties en de uitrusting, de romp aan de buitenzijde, de radio-installaties met inbegrip van die, gebruikt in groepsreddingmiddelen, de reddingmiddelen en andere uitrusting, overeenkomstig de eisen, daaraan gesteld bij of krachtens dit besluit.
2. Bij het jaarlijkse onderzoek worden onderzocht:
a. de constructie, de machine-installaties en de uitrusting,
b. de reddingmiddelen en de andere uitrusting van het schip, en
c. de radio-installaties, met inbegrip van die welke worden gebruikt in groepsreddingmiddelen.
Van het onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.
3. Ten aanzien van de in het tweede lid, onder a, genoemde onderdelen vindt een tussentijds onderzoek plaats, dat in de plaats treedt van ofwel het tweede ofwel het derde jaarlijkse onderzoek. Van dit tussentijdse onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.
4. Ten aanzien van de in het tweede lid, onder b, genoemde onderdelen vindt een periodiek onderzoek plaats, dat in de plaats treedt van ofwel het tweede ofwel het derde jaarlijkse onderzoek. Van dit periodieke onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.
5. De buitenzijde van de romp van een vrachtschip wordt gedurende elk tijdvak van vijf jaar tweemaal onderzocht, waarbij de periode tussen twee onderzoeken ten hoogste 36 maanden mag omvatten. Van dit onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

**Artikel 15 Radioveiligheidscertificaat**

1. Voor de verkrijging van een radioveiligheidscertificaat wordt de radio-installatie van een vrachtschip, met inbegrip van die, gebruikt in groepsreddingmiddelen, onderworpen aan een volledige inspectie.
2. Bij het periodieke onderzoek en bij het hernieuwde onderzoek wordt de radio-installatie, met inbegrip van die, gebruikt in groepsreddingmiddelen, onderworpen aan een inspectie. Van het periodiek onderzoek wordt een aantekening geplaatst op het certificaat.

**Artikel 16 Nationaal certificaat voor dierenvervoer**

Een nationaal certificaat voor dierenvervoer wordt afgegeven nadat uit een onderzoek is gebleken dat het schip voldoet aan de eisen, gesteld in bijlage XX.

**Artikel 17 Certificaat van ontheffing**

Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ten behoeve van een schip ontheffing verleent van bij of krachtens dit besluit gestelde eisen, voegt hij aan het desbetreffende certificaat een certificaat van ontheffing toe. Van deze toevoeging wordt een aantekening geplaatst op het oorspronkelijke certificaat. De geldigheidsduur van een certificaat van ontheffing kan niet langer zijn dan de geldigheidsduur van het certificaat waarbij het behoort.

**Artikel 18 Uitvoering van de onderzoeken**

1. De onderzoeken in verband met een conformiteitsdocument en een veiligheidsmanagementcertificaat worden uitgevoerd door een klassebureau naar keuze van de eigenaar van het schip.
2. Indien een schip bij een klassebureau is ondergebracht, dan worden, naast de onderzoeken van de romp en de machine- en elektrische installaties, ook de volgende onderzoeken door dat klassebureau uitgevoerd:
a. het eerste, het jaarlijkse en het hernieuwde onderzoek in verband met het certificaat van uitwatering,
b. het jaarlijkse onderzoek van de uitrusting en het eerste, het hernieuwde, het jaarlijkse en het tussentijdse onderzoek van de constructie van vrachtschepen en
c. het onderzoek van de constructie van passagiersschepen.
3. In alle andere gevallen worden de onderzoeken uitgevoerd door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.
4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, indien daartoe dringende redenen zijn, bepalen dat een onderzoek als bedoeld in het eerste of tweede lid niet wordt uitgevoerd door het desbetreffende klassebureau maar door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.
5. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat het periodiek onderzoek van de uitrusting en van de radio-installatie van een vrachtschip en de onderzoeken van de buitenzijde van de romp worden uitgevoerd door een klassebureau.

**Artikel 19 Aanvraag en afgifte van certificaten**

1. De aanvraag van certificaten geschiedt schriftelijk bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.
2. Bij de eerste aanvraag van een certificaat, niet zijnde een conformiteitsdocument of een veiligheidsmanagementcertificaat, worden overgelegd:
a. de voor de controle van de bouw en de inrichting van het schip noodzakelijke tekeningen,
b. indien voor het schip in een ander land certificaten zijn afgegeven: afschriften van deze certificaten,
c. indien het schip is ondergebracht bij een klassebureau: verklaringen van dat klassebureau betreffende de romp en de machine- en elektrische installaties.
3. Bij de eerste aanvraag van een conformiteitsdocument of een veiligheidsmanagementcertificaat wordt een verklaring overgelegd van het desbetreffende klassebureau dat het eerste onderzoek naar het veiligheidsmanagementsysteem aan de wal en aan boord van het schip is voltooid.
4. Het tijdvak van geldigheid, alsmede nadere voorschriften of beperkingen, verbonden aan het certificaat, worden bij de afgifte op het certificaat aangetekend.

**Artikel 20 Weigering van afgifte**

Indien een op de Nederlandse Antillen of op Aruba ingediende aanvraag van een certificaat wordt afgewezen, geschiedt de afwijzing schriftelijk en met redenen omkleed door toezending of uitreiking aan de belanghebbende.

**Artikel 21 Geldigheidsduur van certificaten**

1. Een certificaat van deugdelijkheid voor passagiersschepen en een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen hebben een geldigheidsduur van een jaar. Alle overige certificaten hebben een geldigheidsduur van vijf jaar.
2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan certificaten afgeven met een kortere geldigheidsduur dan in het eerste lid bepaald indien nog niet alle onderzoeken naar zijn genoegen zijn voltooid of indien hij nog niet over alle door hem gevraagde gegevens van het schip beschikt.

**Artikel 22 Vernieuwing van certificaten**

Na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 21, eerste lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot:
a. indien het een veiligheidscertificaat voor een passagiersschip betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de vervaldatum van het bestaande certificaat;
b. voor alle andere certificaten met uitzondering van het conformiteitsdocument en het veiligheidsmanagementcertificaat: een datum niet later dan vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

**Artikel 23 Herstel van de geldigheid**

Indien de geldigheid van een certificaat is vervallen omdat een jaarlijks, een tussentijds of een periodiek onderzoek of een onderzoek van de romp aan de buitenzijde door omstandigheden die buiten de macht van de eigenaar of de kapitein van het schip zijn gelegen, niet binnen de daarvoor gestelde termijn heeft plaatsgevonden, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheid van het certificaat herstellen indien naar zijn mening bij een inspectie voldoende is gebleken dat het schip voldoet aan de desbetreffende eisen.

**Artikel 24 Vernieuwing van conformiteitsdocumenten en veiligheidsmanagementcertificaten**

1. Na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek is een nieuw conformiteitsdocument of een nieuw veiligheidsmanagementcertificaat, in afwijking van artikel 21, eerste lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek tot een datum niet later dan vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande document onderscheidenlijk certificaat.
2. Wanneer een hernieuwd onderzoek voor een conformiteitsdocument of voor een veiligheidsmanagementcertificaat wordt voltooid na de vervaldatum van het bestaande document of certificaat, is het nieuwe document of certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van het onderzoek tot ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande document of certificaat.

**Artikel 25 Verlening geldigheidsduur certificaat**

Indien een hernieuwd onderzoek is voltooid en er geen nieuw certificaat kan worden afgegeven of aan het schip kan worden verstrekt voor de vervaldatum van het bestaande certificaat, kan degene die het onderzoek heeft uitgevoerd daarvan een aantekening plaatsen op het bestaande certificaat. In dat geval wordt het certificaat nog als geldig aangemerkt voor een tijdvak van ten hoogste vijf maanden na de vervaldatum.

**Artikel 26 Schip niet in een haven**

Indien een schip zich op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest niet in een haven bevindt waar een onderzoek kan plaatsvinden, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen voor een tijdvak van ten hoogste drie maanden ten einde het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het zal worden onderzocht te voltooien. Het schip mag die haven niet verlaten zonder nieuw certificaat.

**Artikel 27 Korte reizen**

De geldigheid van een certificaat dat is afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt en waarvan de geldigheid niet reeds uit anderen hoofde is verlengd, kan

door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor ten hoogste een maand worden verlengd. Na de voltooiing van het hernieuwde onderzoek is het nieuwe certificaat geldig tot:

a. indien het een veiligheidscertificaat voor een passagiersschip betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat;

b. voor alle andere certificaten: een datum niet later dan vijf jaar na de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat.

**Artikel 28 Bijzondere omstandigheden**

Indien in verband met schade aan het schip een hernieuwd onderzoek heeft plaatsgevonden meer dan drie maanden voordat een certificaat zijn geldigheid verliest, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijken van de artikelen 22, 26 en 27. In dat geval is het nieuwe certificaat geldig tot:

a. indien het een veiligheidscertificaat voor een passagiersschip betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek;

b. voor alle andere certificaten: een datum niet later dan vijf jaar na de datum van voltooiing van het hernieuwde onderzoek.

**Artikel 29 Extra onderzoek**

Indien een jaarlijks, een tussentijds of een periodiek onderzoek is voltooid vóór de aanvang van het tijdvak waarin het dient plaats te vinden, worden er één of meer aanvullende jaarlijkse, tussentijdse of periodieke onderzoeken verricht op zodanig gekozen tijdstippen dat de maximum perioden tussen de voorgeschreven onderzoeken niet worden overschreden.

**Artikel 30 Vervallen van certificaten**

Een certificaat van deugdelijkheid verliest zijn geldigheid indien het schip wordt onttrokken aan de bestemming die het had ten tijde van de afgifte van dat certificaat.

**Artikel 31 Handhaving van de toestand na onderzoek**

Nadat een onderzoek als bedoeld in de artikelen 11 tot en met 16 is beëindigd wordt de toestand van het schip, voorzover het onderworpen is geweest aan een onderzoek, gehandhaafd in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens dit besluit en in overeenstemming met de regels van het desbetreffende klassebureau. Zonder voorafgaande toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, onderscheidenlijk van het desbetreffende klassebureau indien dit het onderzoek heeft uitgevoerd, mag geen verandering in de toestand van het schip worden aangebracht, voorzover deze toestand aan het onderzoek was onderworpen.

**Artikel 32 Wijze van handelen bij schade**

1. Indien een schip schade heeft opgelopen of zich iets heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade dan wel een gebrek is ontstaan waardoor de veiligheid van het schip dan wel de deugdelijkheid of de volledigheid van de reddingmiddelen of van de andere uitrusting kan zijn beïnvloed, licht de kapitein zo spoedig mogelijk de Scheepvaartinspectie in. Indien het bedoelde voorval betrekking heeft op de romp of de machine- en elektrische installaties en een klassebureau het onderzoek, bedoeld in artikel 7, heeft verricht, licht de kapitein tevens het desbetreffende klassebureau in. Indien het schip zich buiten het Koninkrijk bevindt, dienen tevens de bevoegde autoriteiten van de eerstvolgende haven te worden ingelicht, dan wel de autoriteiten van de haven waarin het schip zich bevindt.

2. Indien het schip zich in een haven bevindt, mag de reis niet worden voortgezet voordat de kapitein van de Scheepvaartinspectie of van het desbetreffende klassebureau een verklaring heeft ontvangen, inhoudende dat eventuele herstellingen naar behoren zijn geschied of dat de reis zonder bezwaar voor de veiligheid van het schip kan worden voortgezet, voorzover de ter plaatse bevoegde autoriteiten zich niet tegen voortzetting van de reis verzetten.

**Artikel 33 Toepassing op niet werktuiglijk voortbewogen schepen**

De artikelen 3, eerste en tweede lid, 4 en 5 zijn niet van toepassing op niet werktuiglijk voortbewogen schepen.

**Artikel 34**

*(vervallen)*

## HOOFDSTUK IV TOESTAND VAN DE SCHEEPSROMP, DE WERKTUIGEN EN DE INRICHTING

**Artikel 35 Keuring materialen**

Het voor de bouw van de scheepsromp en van de voornaamste werktuigen te bezigen materiaal, zomede dat, te gebruiken bij verbouwing, belangrijke herstelling of vernieuwing van vitale delen, moet voldoen aan en zijn gekeurd volgens de door een klassebureau gestelde eisen, dan wel voldoen aan de eisen gesteld in bijlage X van dit besluit, en zijn gekeurd op de wijze, als daarin is voorgeschreven.

**Artikelen 36 en 37**

*(vervallen)*

**Artikel 38 Waterdichtheid**

De huid en de wanden van waterdichte afdelingen, als schotten, dekken en de tanktop van een dubbele bodem, moeten deugdelijk waterdicht zijn afgewerkt. De huid en deze wanden moeten voldoende zijn verstijfd tegen de waterdruk die ter plaatse, ook in geval van nood, kan optreden.

**Artikel 39 Waterdichte indeling en stabiliteit in beschadigde toestand**

1. De waterdichte indeling moet zo doeltreffend zijn als redelijkerwijs, in verband met de eisen van het bedrijf, kan worden verlangd en moet tevens voldoen aan de voorschriften van bijlage II van dit besluit.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten aan boord van een klein vaartuig ten minste de volgende waterdichte afdelingen aanwezig zijn:
a. voorpiek;
b. voortstuwingsruimte, indien het schip voorzien is van middelen tot voortstuwing; en
c. achterpiek.
De begrenzingsschotten van deze afdelingen moeten waterdicht tot aan het vrijboorddek zijn opgetrokken. Indien het waterdicht optrekken van het achterpiekschot tot aan het vrijboorddek om praktische redenen niet mogelijk is, kan hiervan worden afgeweken. In dat geval moet door middel van een lekberekening worden aangetoond dat het achterpiekschot waterdicht is opgetrokken tot ten minste 200 mm boven de lastlijn bij volgelopen achterpiek. Deze lekberekening moet gebaseerd zijn op de operationele beladingstoestand, waarbij het kleine vaartuig is afgeladen tot het toegekende zomermerk.
3. De stabiliteit van een schip in beschadigde toestand moet voldoen aan de voorschriften van bijlage II van dit besluit.

**Artikel 40 Waterdichte deuren, terugslagkleppen of afsluiters in pijpdoorvoeringen van waterdichte schotten; mangaten**

1. Terugslagkleppen of afsluiters in waterdichte schotten, die deel uitmaken van een pijpleidingsysteem, en waterdichte deuren moeten goed sluiten en voldoende sterk zijn en hun bewegings- en sluitingsinrichtingen moeten een goede werking te allen tijde kunnen waarborgen.
2. Waterdichte deuren op een passagiersschip moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage II van dit besluit.
3. Mangaten op ruimten voor berging van water en olie en op kofferdammen en droge tanks moeten, wanneer het schip ledig is, gemakkelijk bereikbaar zijn en naar behoren kunnen worden gesloten.

**Artikel 41 Soort en plaats van waterdichte deuren; wijze van bediening**

1. Aan boord van een passagiersschip moeten waterdichte deuren zowel wat soort en plaats betreft waar zij mogen zijn aangebracht, als de plaats en de wijze waarop zij beweegbaar moeten kunnen zijn, voldoen aan de eisen gesteld in bijlage II van dit besluit.

2. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, moeten waterdichte deuren, met uitzondering van draaideuren, door middel van een handwiel of van een ronddraaiende kruk of een andere goedgekeurde inrichting die dezelfde veiligheid biedt, buiten de voortstuwingsruimte en op een toegankelijke plaats beweegbaar zijn van een dek dat boven de bovenste lastlijn is gelegen.
Tunneldeuren moeten bovendien ter plaatse van de deur, aan beide zijden van het schot, door middel van een handwiel of van een ronddraaiende kruk of een andere goedgekeurde inrichting die dezelfde veiligheid biedt, kunnen worden bewogen.
Schuifdeuren moeten zijn voorzien van standaanwijzers die op alle plaatsen waar de deur beweegbaar doch niet zichtbaar is, aangeven of de deur is geopend dan wel gesloten. Deze deuren, andere dan tunneldeuren, mogen slechts met toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn aangebracht.
Waterdichte draaideuren mogen, onder door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen voorwaarden, slechts worden aangebracht op het hoogste niveau dat mogelijk is.
3. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid moeten aan boord van een klein vaartuig, geen passagiersschip zijnde, waterdichte deuren in waterdichte schotten, als schuifdeuren zijn uitgevoerd. Deze deuren moeten hetzij met de hand, hetzij werktuiglijk en tevens met de hand beweegbaar zijn. De deuren moeten buiten de voortstuwingsruimte en op een toegankelijke plaats beweegbaar zijn van een dek dat boven de bovenste lastlijn is gelegen.
De deuren moeten zijn voorzien van standaanwijzers die op alle plaatsen waar de deur beweegbaar doch niet zichtbaar is, aangeven of de deur is geopend dan wel gesloten.
In een voorpiekschot zijn onder het vrijboorddek geen waterdichte deuren, mangaten of andere toegangsopeningen toegestaan.
4. In afwijking van het gestelde in het derde lid mag, in die gevallen dat een bovendekse toegang, gezien de aard en inrichting van het kleine vaartuig, niet praktisch te verwezenlijken is, in het achterpiekschot een waterdichte draaideur worden aangebracht, teneinde een toegang tot de stuurmachineruimte te verkrijgen. Een dergelijke deur moet:
a. tijdens normaal bedrijf zijn gesloten;
b. zo hoog mogelijk in het schot zijn aangebracht;
c. zijn voorzien van een centrale knevelsluiting;
d. naar achteren te openen zijn; en
e. zijn voorzien van het opschrift: Onmiddellijk na gebruik sluiten.

**Artikel 42 Patrijspoorten, ramen en lichtranden**

1. Patrijspoorten en lichtranden moeten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage I en - voorzover van toepassing - in de bijlagen II, IV en V van dit besluit.
2. Alle patrijspoorten, ramen en lichtranden moeten overigens voldoen aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde eisen betreffende type en sterkte.

**Artikel 43 Vul- en luchtpijpen**

1. Op dubbele bodem- of andere tanks moeten luchtpijpen zijn aangebracht.
2. a. Luchtpijpen moeten in laadruimten en aan dek zodanig beschermd of zo sterk zijn, dat zij door verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd.

b. Luchtpijpen van tanks die, hetzij door het openen van een of meer kranen of afsluiters van buitenboord kunnen vollopen, hetzij door middel van een werktuiglijk gedreven pomp kunnen worden gevuld, alsmede alle luchtpijpen van dubbele bodemtanks en kofferdammen en van voorraad-, bezink- en dagtanks voor brandstofolie, moeten boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek, in de openlucht uitmonden en aldaar steeds toegankelijk zijn.

c. De luchtpijpen van brandstoftanks moeten bovendien op een naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie veilige plaats uitkomen en zijn voorzien van een doelmatige vlamkerende inrichting.

d. Het is toegestaan de luchtpijpen van die tanks waarvan de inhoud bij uitvloeien op het open dek gevaar kan opleveren of om andere redenen ongewenst is, naar een overvloeitank of een andere hiervoor geschikte voorraadtank te leiden. In dat geval dient de ontluchting van de overvloeitank boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek, in de openlucht uit te monden en aldaar steeds toegankelijk te zijn. De ontluchting van de overvloeitank dient zodanig te zijn bemeten, dat deze de maximum te verwachten toevoer zonder overmatige drukverhoging kan verwerken. De overvloeitank dient voldoende ruim bemeten te zijn. Een alarminrichting moet worden aangebracht welke alarmeert bij een vooraf bepaald niveau in tanks of wanneer de tanks overvloeien.

3. De hoogte van de opening van luchtpijpen boven blootgestelde delen van het vrijboorddek of van het dek van een bovenbouw, zomede de afsluiting van die opening, moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 20 van bijlage I van dit besluit.

4. Vulpijpen op drinkwatertanks moeten ten minste 15 cm boven het dek reiken.

**Artikel 43a Voorzieningen voor peilen**

1. Tanks en andere ruimten die niet te allen tijde toegankelijk zijn, zijn uitgerust met een voorziening voor peilen.

2. Als voorziening voor peilen worden aangemerkt:

a. peilinrichtingen ingericht voor aflezing op afstand, waarbij de aflezing van de diverse te peilen ruimten op een centrale plaats geschiedt,

b. peilinrichtingen in de vorm van peilglazen,

c. peilinrichtingen, geen peilglazen zijnde, ingericht voor aflezing aan of in de directe nabijheid van de te peilen ruimten, en

d. peilinrichtingen in de vorm van peilpijpen.

3. Indien een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onder a of c, wordt toegepast, is deze van een goedgekeurd type. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld voor de constructie en aanleg van peilinrichtingen als bedoeld in het tweede lid, onder a.

4. Indien een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onder a, wordt toegepast, is de desbetreffende tank of ruimte tevens uitgerust met een voorziening voor de controle van het juiste vloeistofniveau.

5. Het vierde lid is niet van toepassing op kleinere tanks, met inbegrip van sludge-, buffer- en lekolietanks, smeerolieaflooptanks, koelwater- en ketelwatertanks alsmede vullingen van laadruimten.

6. De voorziening voor peilen op de vullingen van laadruimten bestaat uit een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onder a, c of d.

7. Indien een tankschip is uitgerust met een inertgassysteem, is de peilinrichting voor de ladingtanks van het gesloten type.

8. De voorzieningen voor peilen van ladingtanks aan boord van gas- en chemicaliëntankschepen voldoen aan bij ministeriële regeling gestelde nadere regels.

9. Waar peilpijpen worden toegepast, komen deze zo veel mogelijk op een veilige en toegankelijke plaats uit boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek. Waar redelijkerwijs niet aan deze eis kan worden voldaan, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat kortere peilpijpen worden toegepast. Korte peilpijpen die onder het vrijboorddek of op een passagiersschip onder het schottendek uitkomen, zijn voorzien van een zelfsluitende kraan. Indien de tanks brandbare vloeistoffen bevatten, wordt tevens voldaan aan het bepaalde in artikel 15, leden 2.6, 3 en 4, van bijlage IV.

10. Onder peilpijpen zijn stootplaatjes aangebracht.

11. Indien peilpijpen door laadruimten worden gevoerd, zijn zij aldaar en aan dek zodanig beschermd of zodanig sterk dat zij door het verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd.

12. Indien op drinkwatertanks peilpijpen zijn aangebracht, reiken deze ten minste 15 cm boven het dek.

**Artikel 44 Openingen in de huid, de dekken en de bovenbouw; luchtkokers**

1. Openingen in het scheepsboord, als toegangs-, laad- en kolenpoorten moeten door deugdelijke afsluitingsmiddelen van voldoende sterkte waterdicht kunnen worden gesloten.

2. Openingen in de eindschotten van een gesloten bovenbouw en openingen in de aan weer en wind blootgestelde gedeelten van de dekken moeten op doeltreffende wijze door deugdelijke afsluitingsmiddelen tegen weer en wind kunnen worden afgesloten.

3. Paalmasten en laadpalen, die als luchtkokers zijn ingericht alsmede niet afneembare luchtkokers moeten zijn voorzien van goed sluitende dempers die aan dek kunnen worden bewogen. Indien afneembare luchtkokers een zodanige diameter, lengte of gewicht hebben dat het afnemen hiervan bezwaarlijk is, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorschrijven dat ook deze van goed sluitende dempers moeten zijn voorzien.

Standaanwijzers die aangeven of de demper de doorgang openlaat dan wel afsluit, moeten aanwezig zijn.

4. De in de vorige leden van dit artikel genoemde openingen en luchtkokers moeten bovendien voldoen aan de eisen gesteld in bijlage I van dit besluit.

Aan boord van een passagiersschip moeten de in het eerste en tweede lid van dit artikel genoemde openingen tevens voldoen aan de eisen gesteld in bijlage II van dit besluit.

**Artikel 45 Toegangen, uitgangen en liften**

1. a. De toegangen naar de verblijven van de opvarenden moeten te allen tijde buiten ruimten voor machines - als bedoeld in artikel 3, onder 20, van bijlage IV van dit besluit - om, behoorlijk bereikbaar zijn. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de eisen gesteld in de bijlagen I en IV van dit besluit.

b. Het gestelde onder a. van dit lid geldt eveneens ten aanzien van de plaatsen waar de schepelingen hun werk plegen te verrichten, tenzij deze plaatsen geheel in de ruimten voor machines zijn gelegen.

2. Ruimten voor machines mogen niet in rechtstreekse verbinding staan met de verblijven voor passagiers en bemanning.

3. In en vanuit alle voor passagiers en bemanning bestemde ruimten en ruimten waarin door de bemanning onder normale omstandigheden dienst wordt gedaan, alsmede in ruimten van bijzondere aard als bedoeld in artikel 3, onder 18, van bijlage IV van dit besluit, in ro/ro laadruimten als bedoeld in artikel 3, onder 14, van bijlage IV van dit besluit, en in iedere ruimte voor machines moeten de nodige voorzieningen voor ontsnapping zijn aangebracht om het inschepingsdek voor de reddingboten en reddingvlotten snel te kunnen bereiken. Daarbij dient, voorzover van toepassing, te zijn voldaan aan het bepaalde in de artikelen 28 en 45 van bijlage IV.

4. a. Aan boord van een passagiersschip moet de breedte van trappen, deuropeningen en gangen voldoen aan het bepaalde in artikel 28a van bijlage IV van dit besluit.

b. Aan boord van een schip geen passagiersschip zijnde, moet de breedte van trappen, deuropeningen en gangen voldoen aan het bepaalde in artikel 45a van bijlage IV van dit besluit.

5. De constructieve brandbescherming van liftschachten dient, voorzover van toepassing, te voldoen aan het bepaalde in artikel 29, derde lid, en artikel 46, eerste lid, van bijlage IV van dit besluit.

6. a. Personenliften en roltrappen die aan boord zijn opgesteld moeten zijn voorzien van een certificaat. Zulk een certificaat wordt afgegeven, nadat bij een eerste of een hernieuwd onderzoek is gebleken dat aan de desbetreffende eisen, geldend bij of krachtens dit besluit, is voldaan.

b. Onderzoek aan liften en roltrappen wordt verricht door een keuringsinstantie, aangewezen krachtens artikel 5, eerste lid, van de Wet op de gevaarlijke werktuigen of door een klassebureau.

c. Degene die het certificaat afgeeft, stelt daarbij vast voor welk tijdvak dit zal gelden, met dien verstande dat dit tijdvak niet langer mag zijn dan vijf jaar. Degene die het jaarlijks of het tussentijds onderzoek heeft verricht, plaats bij een gunstige uitslag van dit onderzoek een aantekening op het certificaat dat het onderzoek heeft plaatsgevonden.

d. Personenliften en roltrappen die niet voldoen aan het gestelde onder a, worden buiten gebruik gesteld.

**Artikel 46 Bescherming van de bemanning**

Ter bescherming van de bemanning moeten:

a. op alle aan weer en wind blootgestelde dekken, alsmede voor het gaan naar of het komen van hun verblijven, voortstuwingsruimten en alle andere gedeelten die nodig zijn voor de behandeling van het schip, voorzieningen zijn aangebracht in overeenstemming met het bepaalde in artikel 25 van bijlage I van dit besluit;

b. waar nodig in verblijven, voortstuwingsruimten en alle andere gedeelten die nodig zijn voor de behandeling van het schip, deugdelijk relingwerk, handleiders of andere afdoende middelen zijn aangebracht.

**Artikel 47 Waterlozing**

Alle aan weer en wind blootgestelde dekken moeten zijn voorzien van voldoende inrichtingen om zo spoedig mogelijk van overkomend water te worden bevrijd. Deze inrichtingen moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 24 van bijlage I van dit besluit.

**Artikel 48 Afsluiting buitenboordsopeningen**

1. Buitenboordsin- en -uitlaatopeningen van pijpleidingen, behorende tot de werktuiglijke inrichting, moeten voldoen aan het bepaalde in het tweede en vijfde lid van artikel 22 van bijlage I van dit besluit.

2. Buitenboordsuitlaten, andere dan die bedoeld in het eerste lid van dit artikel, moeten voldoen aan het bepaalde in het eerste, derde en vijfde lid van artikel 22 van bijlage I van dit besluit en, voorzover het een passagiersschip betreft, bovendien aan het bepaalde in artikel 17, achtste en negende lid, van bijlage II van dit besluit.

**Artikel 49 De brug van een schip**

1. Aan boord van elk schip moeten de inrichting en indeling van de brug, alsmede de plaatsing van de daarin opgestelde apparatuur, zodanig zijn dat een doelmatige en veilige navigatie mogelijk is.

2. De plaats van de brug dient zodanig te zijn gekozen dat:

a. de roerganger vanaf de plaats waar het schip wordt bestuurd een vrij uitzicht over het voorschip heen heeft;

b. het uitzicht rondom voldoende is om veilig te kunnen manoeuvreren en navigeren;

c. de scheepszijden vanaf de brug waarneembaar zijn, tenzij de bedrijfsvoering zich hiertegen verzet. In dat geval kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat de brug niet over de gehele breedte van het schip doorloopt.

**Artikel 50 Stuurinrichtingen en roer**

De stuurinrichtingen en het roer moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 29 van bijlage II van dit besluit en, voorzover van toepassing, aan het bepaalde in artikel 30 van die bijlage.

**Artikel 51 Anker- en meergerei**

1. De ankers moeten in voldoend aantal aanwezig en van voldoende gewicht en sterkte zijn. De ankerkettingen of ankertouwen moeten van voldoende lengte, gewicht en sterkte zijn, terwijl elk van de ankerkettingen uit de nodige, onderling verbonden, losneembare einden moet bestaan. Er moet een reserve anker- en kettingsluiting aan boord aanwezig zijn.

2. Uit een certificaat, afgegeven na een onderzoek, dient te blijken dat de ankers en kettingen voldoen aan de regels die ter zake zijn opgesteld door een klassebureau.

3. De ankerkettingen moeten zodanig aan het schip zijn bevestigd, dat zij buiten de kettingbak kunnen worden ontsloten.

4. De voor een schip bestemde ankerkettingen mogen niet worden gebruikt voor het remmen tijdens het te water lopen van het schip.

5. De ankerinrichting moet, wat bouw, plaatsing en vermogen betreft, zodanig zijn, dat de ankers gemakkelijk en snel kunnen worden bediend, terwijl een bijzondere borginrichting van de ankers aanwezig moet zijn, die het uitlopen ten gevolge van schok of stoot voorkomt.

6. Al het aan boord aanwezige meergerei moet van voldoende sterkte zijn en moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

**Artikel 52 Bescherming tegen brand**

Bij de constructie, de indeling en de inrichting van elk schip moeten voor de bescherming tegen brand de nodige voorzorgen zijn getroffen. Daartoe moet worden voldaan, voorzover van toepassing, aan het bepaalde in bijlage IV van dit besluit.

**Artikelen 53-56**

*(vervallen)*

**Artikel 57 Gebruik van vloeibare brandstof**

Met betrekking tot het gebruik van vloeibare brandstof voor voortstuwingswerktuigen en andere werktuigen dient te worden voldaan aan het bepaalde in, voorzover van toepassing, artikel 15, eerste lid, van bijlage IV van dit besluit.

**Artikel 58**

*(vervallen)*

**Artikel 59 Lensinrichting**

1. Elk gedeelte van het schip, voorzover het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het hiervoor vatbaar acht, en elke waterdichte afdeling die niet permanent is bestemd voor de berging van olie of water, moet onder alle omstandigheden die in de praktijk van een ramp kunnen voorkomen, hetzij het schip recht ligt dan wel slagzij heeft, door een lensinrichting kunnen worden lensgepompt. Aan boord van een werktuiglijk voortbewogen schip moet deze lensinrichting voldoen aan het bepaalde in bijlage III van dit besluit. Aan boord van schepen, geen werktuiglijk voortbewogen schepen zijnde, moet de lensinrichting voldoen aan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen eisen.

2. Indien in een gedeelte van een schip door de aard van het bedrijf of om andere redenen ongewenste hoeveelheden water kunnen voorkomen, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bijzondere voorzieningen voorschrijven voor het lenzen van dit gedeelte.

**Artikelen 60-61**

*(vervallen)*

**Artikel 62 Elektrische installatie**

De elektrische installatie moet voldoen aan de eisen gesteld in bijlage II en bijlage IV van dit besluit, voorzover van toepassing.

**Artikel 63**

*(vervallen)*

**Artikel 63a Bescherming tegen geluidhinder**

Aan boord van een schip moeten maatregelen worden getroffen om geluidhinder te beperken. In ruimten voor machines moet daartoe worden voldaan aan het bepaalde in artikel 36 van bijlage II van dit besluit. In overige ruimten moet daartoe worden voldaan aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

**Artikel 64 Verblijven voor de bemanning**

1. De verblijven van de schepelingen moeten voldoen aan de eisen gesteld in het Schepelingenbesluit.
2. De verblijven van de kapitein moeten ten minste voldoen aan de eisen als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

**Artikel 64a Berging van voeding en drinkwater**

De berging van de voeding en het drinkwater moet voldoen aan de eisen gesteld in het Schepelingenbesluit.

**Artikel 65 Slijtage**

De samenstellende delen van de scheepsromp en van de werktuigen en inrichtingen, die van belang kunnen zijn voor de veiligheid van schip en opvarenden, mogen niet te veel zijn ingeteerd of versleten. Assen mogen niet op gevaarlijke wijze zijn verzakt.

## HOOFDSTUK V UITWATERING, DIEPGANG EN STABILITEIT

**Artikel 66 Uitwaterings- en diepgangsmerken**

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt voor alle schepen, met uitzondering van dokken en andere soortgelijke drijvende voorwerpen, het vrijboord vast voor reizen in de gebieden als omschreven in hoofdstuk V van bijlage I van dit besluit, zomede de vermindering voor zoetwater voor elk vrijboord.
2. Het vrijboord en de vermindering voor zoetwater als bedoeld in het eerste lid van dit artikel worden vastgesteld in overeenstemming met de in bijlage I van dit besluit gegeven voorschriften.

3. Aan de kapitein van een chemicaliëntanker of een gastanker moeten goedgekeurde gegevens ter beschikking worden gesteld die nodig zijn om in alle voorkomende bedrijfsomstandigheden voor een voldoende stabiliteit in onbeschadigde toestand te kunnen zorg dragen, opdat het schip elke beschadiging als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan te geven, kan doorstaan.

## HOOFDSTUK VI UITRUSTING

*§ 1 Reddingmiddelen en -voorzieningen*

**Artikel 67b Reddingmiddelen en -voorzieningen**

Aan boord van elk schip moeten de reddingmiddelen en -voorzieningen aanwezig zijn als voorgeschreven in bijlage XIA van dit besluit.

**Artikelen 68-82**

*(vervallen)*

*§ 2 Veiligheidsmiddelen*

**Artikelen 83-86**

*(vervallen)*

**Artikel 87 Voorzieningen voor overnemen loods**

1. Aan boord van een schip dat reizen maakt waarbij het waarschijnlijk is dat van een loods gebruik zal worden gemaakt, zijn deugdelijke voorzieningen aanwezig die de loods in staat stellen veilig aan en van boord te gaan.
2. Deze voorzieningen zijn schoon, worden in goede staat gehouden en worden regelmatig nagezien.
3. Het gereedmaken van de voorzieningen voor het overnemen van de loods en het aan en van boord gaan van een loods geschiedt onder toezicht van een verantwoordelijke officier van het schip die beschikt over middelen om met de brug te communiceren en die de loods via een veilige weg naar en vanaf de brug begeleidt. Scheepsgezellen, belast met het gereedmaken en bedienen van mechanische voorzieningen, worden onderricht in het werken hiermee. Deze voorzieningen worden voor gebruik getest.
4. De voorzieningen zijn geschikt voor gebruik aan beide zijden van het schip.
5. Op alle schepen waar de verticale afstand tussen het wateroppervlak en het punt van aan en van boord gaan meer dan 9 meter bedraagt en het de bedoeling is de loods aan boord te nemen of te ontschepen met gebruik van de valreep of een mechanische loodsladder, of op een andere even veilige en gemakkelijke wijze in combinatie met een loodsladder, zijn deze voorzieningen aan beide zijden aangebracht, tenzij zij zodanig verplaatsbaar zijn dat ze aan beide zijden kunnen worden gebruikt.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een vrijboord toekennen dat groter is dan dat vastgesteld in overeenstemming met het bepaalde in het tweede lid van dit artikel.

4. Het berekenen van het vrijboord en het aanbrengen van de uitwateringsmerken en deklijnen kan, mits onder toezicht vanwege het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, door een klassebureau geschieden.

5. De uitwateringsmerken en de deklijn moeten aan elke zijde van het schip zijn aangebracht op de wijze als in bijlage I van dit besluit is omschreven.

6. Op voor- en achterschip moeten diepgangsmerken zijn aangebracht, die het mogelijk maken zowel aan stuurboords- als aan bakboordszijde de diepgang vóór en achter af te lezen.

7. Aan boord van een schip waarvoor een vrijboord is vastgesteld, moet een afschrift van het vrijboordrapport aanwezig zijn.

8. Aan boord van schepen, met uitzondering van sleepboten, baggermaterieel, dokken en andere soortgelijke drijvende voorwerpen, moet een schaal van waterverplaatsing aanwezig zijn.

**Artikel 67 Houtvaart**

1. Indien een schip aan de in bijlage I van dit besluit gestelde bijzondere eisen voor dieper afladen voldoet, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie overeenkomstig de mede in die bijlage aangegeven regelen een vermindering van vrijboord toestaan bij vervoer van deklasten hout. In dat geval moeten de lijnen van de houtvaartuitwatering (houtvaartmerken) aan elke zijde van het schip zijn aangebracht als in die bijlage is omschreven.

2. Het laden tot het van toepassing zijnde uitwateringsmerk voor de houtvaart, als bedoeld in het voorgaande lid, is echter slechts toegestaan indien de kuilen op het vrijboorddek met hout zijn gevuld tot een hoogte, die ten minste gelijk is aan de standaardhoogte van de bovenbouw, geen verhoogd halfdek zijnde, vastgesteld in overeenstemming met het bepaalde in artikel 33 van bijlage I van dit besluit.

**Artikel 67a Stabiliteit**

1. Tezamen met de resultaten van de hellingproef als bedoeld in artikel 9 van dit besluit, dienen voldoende gegevens betreffende de stabiliteit voor verschillende hellingen van het schip te worden overgelegd aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. De stabiliteit van het schip dient daarbij in alle voorkomende bedrijfstoestanden ten minste te voldoen aan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen criteria.

2. Aan de kapitein moeten voldoende nauwkeurige en betrouwbare gegevens betreffende de stabiliteit bij hellingen van het schip ter beschikking worden gesteld, opdat op een snelle en eenvoudige wijze de stabiliteit van het schip in verschillende bedrijfstoestanden kan worden beoordeeld. Indien het schip wijzigingen heeft ondergaan die van enige invloed zijn op de aan de kapitein afgegeven stabiliteitsgegevens, moeten hem gewijzigde gegevens ter beschikking worden gesteld.

6. Teneinde veilig en gemakkelijk aan en van boord te gaan is het schip voorzien van:

a. een loodsladder, die vanaf het wateroppervlak een klim vergt van ten minste 1,5 meter en ten hoogste 9 meter, en die zodanig veilig is opgehangen dat hij:

1°. vrij hangt van alle mogelijke spuipijpen van het schip;

2°. evenwijdig aan het vlak van kiel en stevens en, voorzover uitvoerbaar, binnen een kwart scheepslengte vanuit midscheeps hangt;

3°. met alle treden stevig tegen de scheepshuid rust, met dien verstande dat waar speciale constructies zoals berghouten, verhinderen dat de treden van de loodsladder stevig tegen de scheepshuid rusten, maatregelen getroffen zijn om het aan of van boord gaan veilig te kunnen doen geschieden;

4°. uit een enkele lengte bestaat en lang genoeg is om vanaf de inschepingsplaats aan boord het water te bereiken, rekening houdend met alle beladingstoestanden van het schip, met kop- en stuurlast en met slagzij naar de andere zijde van 15 graden, met dien verstande dat de bevestigingspunten, sluitingen en sjordraden ten minste even sterk zijn als de zijleiders; of

b. een valreep in combinatie met een loodsladder, of iedere andere gelijkwaardige en veilige oplossing, indien de afstand van het wateroppervlak tot de inschepingsplaats groter is dan 9 meter, met dien verstande dat de valreep naar het achterschip wijst, en als de valreep gebruikt wordt het onderste deel stevig tegen dat deel van de scheepshuid rust dat evenwijdig loopt met het vlak van kiel en stevens, en dat, voorzover uitvoerbaar, binnen een kwart scheepslengte vanuit midscheeps ligt en vrij is van mogelijke spuipijpen; of

c. een mechanische loodsladder, zodanig opgesteld dat hij evenwijdig aan het vlak van kiel en stevens en, voorzover uitvoerbaar, binnen een kwart scheepslengte vanuit midscheeps, vrij is van mogelijke spuipijpen.

7. Er zijn voorzieningen aanwezig ten einde een ieder in staat te stellen op veilige, gemakkelijke en onbelemmerde wijze vanaf het boveneinde van de loodsladder, de valreep of elk ander middel aan dek te stappen of omgekeerd. Als het overstappen geschiedt door een opening in het hekwerk of de verschansing zijn handgrepen aangebracht. Als het overstappen geschiedt door middel van een verschansingstrap is deze stevig bevestigd aan het schip teneinde omvallen te voorkomen. Er zijn twee rechtopstaande houvasten aangebracht die nabij de onderzijde alsmede op een hoger gelegen punt stevig aan het schip bevestigd zijn.

8. Zijdeuren in het schip die gebruikt worden voor het aan boord nemen of ontschepen van een loods, openen, voorzover redelijkerwijs uitvoerbaar, niet naar buiten toe.

9. De mechanische loodsladder en bijbehorende uitrusting zijn van een goedgekeurd type en voldoen aan de volgende voorschriften:

a. de installatie is ontworpen om dienst te doen als een beweegbare ladder om iemand via de zijde van het schip aan of van boord te brengen of als een platform om een of meerdere personen via de zijde van het schip aan of van boord te brengen;

b. de installatie is zodanig ontworpen en gebouwd dat de loods veilig aan of van boord kan gaan, waaronder mede wordt begrepen een veilige toegang van de ladder naar het dek en omgekeerd, met dien verstande dat dit kan worden bereikt door middel van een platform voorzien van een hekwerk;

c. een doelmatige handbediening is aanwezig en voor gebruik gereed, teneinde de persoon of personen die vervoerd worden te kunnen laten zakken of ophalen in geval van een stroomstoring;

d. de hijsinrichting is stevig aan het schip bevestigd met dien verstande dat de hijsinrichting niet uitsluitend aan de verschansing van het schip bevestigd is en indien de hijsinrichting verplaatsbaar is, het schip aan elke zijde voorzien is van goede en sterke bevestigingspunten;

e. indien een berghout of stootrand is aangebracht op de plaats van de hijsinrichting, dan is die zodanig onderbroken, dat de loodsladder tegen de scheepshuid komt te rusten;

f. naast de hijsinrichting is een loodsladder zodanig voor onmiddellijk gebruik gereedgemaakt, dat op elk punt hierop kan worden overgestapt en de loodsladder lang genoeg is om vanaf de inschepingsplaats aan boord het water te bereiken;

g. de plaats op de scheepshuid waar de hijsinrichting wordt neergelaten is aangegeven;

h. een verplaatsbare hijsinrichting is op een beschermde plaats opgeborgen;

i. teneinde het gevaar van ijsafzetting te vermijden wordt bij koud weer de verplaatsbare hijsinrichting vlak voor gebruik gereedgemaakt.

10. De volgende bijbehorende uitrusting is voor onmiddellijk gebruik gereed tijdens het overnemen van personen:

a. twee handleiders, stevig aan het schip bevestigd, met een diameter van ten minste 0,028 meter;

b. een reddingboei voorzien van een zelfontbrandend licht;

c. een hieuwlijn.

11. Er is een doelmatige voorziening aanwezig om de overneemuitrusting buitenboord, de plaats aan dek waar iemand aan boord wordt genomen of ontscheept en de bediening van de mechanische loodsladder te verlichten.

12. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de constructie van loodsladders.

**Artikel 88 Middelen voor het opsporen en bestrijden van brand**

Aan boord van elk schip moeten middelen voor het opsporen en bestrijden van brand aanwezig zijn volgens de in bijlage IV van dit besluit gegeven voorschriften.

**Artikel 89 Veiligheidslampen**

Aan boord van een schip moet ten minste één elektrische veiligheidslamp van een goedgekeurd type aanwezig zijn om te gebruiken in ruimten waar dampen die tot een ontploffing aanleiding kunnen geven, kunnen worden verwacht. Een elektrische veiligheidslamp moet voldoen aan het bepaalde in artikel 45, lid 10.2, van bijlage II van dit besluit.

**Artikel 89a Beschermende uitrusting**

Aan boord van een schip moeten de nodige middelen aanwezig zijn ter persoonlijke bescherming van de schepelingen tegen letsel dat uit door hen te verrichten werkzaamheden zou kunnen voortvloeien.

**Artikelen 90-92**

*(vervallen)*

**Artikel 92a Hefwerktuigen**

Uit een certificaat, afgegeven na een onderzoek, dient te blijken dat de hefwerktuigen die niet reeds krachtens de Arbeidsomstandighedenwet aan toezicht zijn onderworpen en die worden gebruikt voor bergings- en constructiewerkzaamheden, voldoen aan de regels die ter zake zijn opgesteld door een klassebureau.

**Artikel 93 Medische uitrusting aan boord**

1. Aan boord van een schip is de bij ministeriële regeling voorgeschreven medische uitrusting, bestaande uit geneesmiddelen, verplegingsartikelen en antidota, met de daarbij behorende controlelijsten en handleidingen, aanwezig volgens de voorschriften, vervat in Bijlage XVI.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de medische uitrusting in goede staat verkeert, wordt aangevuld en zonodig wordt vernieuwd, zodra dit mogelijk is, in ieder geval bij voorrang tijdens de normale bevoorradingsprocedures. Hij kan het gebruik en het beheer van de medische uitrusting aan boord, onverminderd zijn eigen verantwoordelijkheid, overdragen aan een of meer schepelingen die voldoen aan de eisen, bedoeld in artikel 117a.

**Artikel 93a Wachtalarminstallatie**

Aan boord van een schip, geen klein vaartuig zijnde, dat is voorzien van een automatische stuurinrichting, moet op de brug een wachtalarminstallatie van een goedgekeurd type zijn aangebracht.

*§ 3 Hulpmiddelen bij de navigatie*

**Artikel 94 Zeekaarten enzovoort**

1. Aan boord van elk schip moeten de voor de te ondernemen reis benodigde zeekaarten aanwezig zijn. Deze zeekaarten moeten van een voldoend grote schaal zijn om er behoorlijk op te kunnen navigeren.

2. Aan boord van elk schip moeten voorts aanwezig zijn:

a. de voor de te ondernemen reis benodigde zeemansgidsen en lichtenlijsten;

b. de voor de te ondernemen reis benodigde stroomatlassen of -kaarten;

c. de nodige getijtafels en een zeemansalmanak van het lopende jaar;

d. hulpmiddelen voor zeevaartkundige berekeningen, indien het schip is uitgerust met een chronometer, voorgeschreven in artikel 97, tweede lid, van dit besluit;

e. een parallelliniaal of een stel van twee navigatiedriehoeken;

f. twee passers;

g. een betrouwbaar uurwerk.

3. Zeekaarten en boekwerken moeten in goede staat verkeren en worden bijgehouden aan de hand van berichten aan zeevarenden. Zeekaarten en boekwerken, die door gebruik of anderszins onvoldoende leesbaar zijn geworden, dan wel vanwege de uitgevende instanties zijn vervallen verklaard, worden geacht niet in goede staat te verkeren.

**Artikel 95 Kompassen**

1. a. Aan boord van een schip van minder dan 1600 ton, dat is gebouwd vóór 1 september 1984, en aan boord van een schip van minder dan 500 ton, dat is gebouwd op of na 1 september 1984, moeten ten minste twee vast opgestelde magnetische kompassen aanwezig zijn. Op één van deze kompassen, het standaardkompas, moet gepeild en op het andere, het stuurkompas, moet gestuurd kunnen worden. Van deze magnetische kompassen mag het stuurkompas worden vervangen door een gyrokompas, met dien verstande dat in een dergelijk geval op het standaardkompas tevens moet kunnen worden gestuurd.

b. In afwijking van het bepaalde onder a kan aan boord van een schip dat een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen gebied bevaart, worden volstaan met één vast opgesteld magnetisch standaardkompas, waarop zowel moet kunnen worden gepeild als gestuurd. Aan boord van een schip met een lengte over alles van minder dan 60 meter, behoeft op dit kompas niet te kunnen worden gepeild, indien een naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkwaardig elektronisch middel tot plaatsbepaling alsmede een radarinstallatie van goedgekeurd type aanwezig zijn.

c. Aan boord van een schip van 1600 ton of meer, dat is gebouwd vóór 1 september 1984, en aan boord van een schip van 500 ton of meer, dat is gebouwd op of na 1 september 1984, moet ten minste één vast opgesteld magnetisch standaardkompas aanwezig zijn waarop zowel moet kunnen worden gepeild als gestuurd. Tevens moet een gyrokompas aanwezig zijn, dat voldoet aan de volgende eisen:

(i) het gyro-moederkompas of een gyro-dochterkompas moet duidelijk afleesbaar zijn voor de roerganger vanaf de plaats waar gewoonlijk wordt gestuurd;

(ii) aan boord van een schip van 500 ton of meer moeten op de brug één of meerdere gyro-dochterkompassen aanwezig zijn, die zodanig moeten zijn opgesteld dat peilingen kunnen worden genomen over een boog van de horizon van, voorzover praktisch uitvoerbaar, 360 graden.

d. Op een schip met een noodstuurpositie moet een telefoon of ander communicatiemiddel, waarmee informatie over de voorliggende koers van het schip naar die positie kan worden doorgegeven, aanwezig zijn. In aanvulling daarop moeten aan bood van zulk een schip van 500 ton of meer en gebouwd op of na 1 februari 1992 bij de noodstuurpositie voorzieningen zijn getroffen waarmee het kompas waarop wordt gestuurd kan worden afgelezen.

2. a. De in het eerste lid voorgeschreven magnetische kompassen moeten geschikt zijn voor het doel waarvoor zij zijn bestemd en dienen in het vlak van kiel en stevens te zijn opgesteld. De opstellingsplaatsen van alle kompassen, met inbegrip van alle magnetische elementen ten behoeve van de navigatie, het sturen en de controle daarop, moeten doelmatig zijn en zodanig zijn gekozen, dat deze instrumenten, rekening houdend met het doel waarvoor zij worden gebruikt, geen onaanvaardbare storing ondervinden van in hun nabijheid geplaatste ijzermassa's en elektrische leidingen. Hiertoe moeten tijdig de

aanwijzingen worden gevraagd van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Deze aanwijzingen dienen eveneens te worden gevraagd indien aan schip of uitrusting wijzigingen worden aangebracht, die invloed kunnen hebben op de goede werking van deze magnetische kompassen.

b. Bij de aanleg van elektrische leidingen in de nabijheid van magnetische kompassen moet rekening worden gehouden met het daaromtrent bepaalde in artikel 45d van bijlage II van dit besluit.

c. Ter plaatse van een magnetisch kompas waarop moet kunnen worden gepeild, dient een vrij uitzicht te zijn over een boog van de horizon van, voorzover uitvoerbaar, 360 graden, doch in ieder geval van niet minder dan 230 graden, gerekend van recht vooruit tot 25 graden achterlijker dan dwars aan elke zijde.

d. Er dient een doelmatige voorziening aanwezig te zijn voor communicatie tussen de plaats waar het magnetisch standaardkompas staat opgesteld en de plaats vanwaar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

3. a. De horizontale en verticale scheepsmagnetische storingsvelden ter plaatse van de magnetische kompassen en van de magnetische elementen moeten door een bevoegd persoon behoorlijk zijn gecompenseerd, onder afgifte van een foutentabel voor elk magnetisch kompas en een verklaring voor elk magnetisch element.

b. Bij elk magnetisch kompas dient een foutentabel aanwezig te zijn.

c. Telkenmale wanneer zich omstandigheden hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de gevonden fouten, dient hercompensatie plaats te vinden door een bevoegd persoon.

d. Telkenmale wanneer een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie dit nodig oordeelt en in ieder geval eenmaal per jaar dienen de fouten van elk magnetisch kompas door een bevoegd persoon te worden geverifieerd, tenzij uit aantekeningen van de kapitein blijkt dat deze fouten op zee door waarnemingen geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven.

e. Indien de verificaties, bedoeld onder d, naar het oordeel van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie daartoe aanleiding geven, dient hercompensatie ten behoeve van het magnetisch kompas en tevens van elk magnetisch element door een bevoegd persoon plaats te vinden.

f. De aanwijzing van de onder a, c, d en e bedoelde bevoegde personen geschiedt door Onze Minister, die tevens nadere regels kan stellen met betrekking tot de werkzaamheden van die personen.

4. Voor het magnetisch kompas, bedoeld onder c van het tweede lid, moet een peilinrichting aanwezig zijn. Aan boord van een schip van 1600 ton of meer moet tevens een peilinrichting aanwezig zijn voor het gyrokompas, bedoeld onder c van het eerste lid.

5. De in dit artikel bedoelde magnetische kompassen en gyrokompassen moeten van een goedgekeurd type zijn.

**Artikel 95a Radarinstallaties en automatische radar-plot-apparatuur**

1. Een schip van 500 ton of meer doch minder dan 10 000 ton, gebouwd op of na 1 september 1984, en een schip van 1600 ton of meer doch minder dan 10 000 ton, gebouwd vóór 1 september 1984, moeten zijn voorzien van ten minste één radarinstallatie.

2. Vanaf 1 februari 1995 moeten een passagiersschip van minder dan 10 000 ton en een vrachtschip van 300 ton of meer doch minder dan 10 000 ton zijn voorzien van tenminste één radarinstallatie, welke moet kunnen werken in de 9 Ghz band.

3. Een schip van 10 000 ton of meer moet zijn voorzien van ten minste twee radarinstallaties die in staat zijn onafhankelijk van elkaar te werken. Ten minste één van deze radarinstallaties moet vanaf 1 februari 1995 kunnen werken in de 9 Ghz band.

4. Op de brug van een schip dat ingevolge één der voorgaande leden is voorzien van een radarinstallatie, moeten plotvoorzieningen aanwezig zijn. Op een schip van 1600 ton of meer, gebouwd op of na 1 september 1984, moeten deze voorzieningen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

5. Automatische radar-plot-apparatuur moet aanwezig zijn op een schip van 10 000 ton of meer, behalve op een schip, geen tankschip zijnde, van minder dan 15 000 ton dat gebouwd is vóór 1 september 1984. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan hiervan ontheffing verlenen, indien het naar zijn oordeel onredelijk of onnodig is dat deze apparatuur op een schip aanwezig is.

6. De in dit artikel bedoelde radarinstallatie en automatische radar-plotapparatuur moeten van een goedgekeurd type zijn.

**Artikel 96 Richtingzoekers**

1. Een schip van 1600 ton of meer, gebouwd op of na 1 september 1980, doch vóór 1 februari 1995, moet tot 1 februari 1999 zijn voorzien van radio-apparatuur bestemd voor het peilen recht vooruit («homing») op de radiotelefonie noodfrequentie.

2. Een schip van 1600 ton of meer is voorzien van een richtingzoeker of van een ander elektronisch navigatiemiddel. De apparatuur is van een goedgekeurd type en wordt geplaatst ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

**Artikel 97 Overige nautische instrumenten**

1. Behoudens aan boord van schepen die een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen beperkt gebied bevaren, moet aan boord van elk schip ten minste één hoekmeetinstrument aanwezig zijn, waarvan de fouten bekend zijn.

2. Behoudens aan boord van schepen die een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen beperkt gebied bevaren, moet aan boord van elk schip ten minste één deugdelijke chronometer aanwezig zijn, waarvan stand en gang bekend zijn.

3. Aan boord van elk schip moet ten minste één barometer aanwezig zijn.

4. Aan boord van elk schip moet een deugdelijke kijker aanwezig zijn.

5. Aan boord van elk schip moet een handlood met gemerkte lijn van voldoende lengte aanwezig zijn.

6. Aan boord van elk schip moet een echolood aanwezig zijn.

7. Behoudens aan boord van schepen die een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vast te stellen beperkt gebied bevaren, moet aan boord van elk schip een log aanwezig zijn. Aan boord van schepen van 500 ton of meer, gebouwd op of na 1 september 1984, moet deze log de vaart en verheid aangeven. Aan boord van schepen die zijn uitgerust met automatische radar-plot-apparatuur als bedoeld in artikel 95a, vijfde lid, van dit besluit, moet deze log de vaart en verheid door het water aangeven.

8. Aan boord van een schip moet een roerstandaanwijzer, een tachometer voor elke schroef en bovendien, indien het schip is voorzien van verstelbare schroeven of schroeven met zijdelingse stuwkracht, een instrument dat de spoed en wijze van gebruik van die schroeven aangeeft, aanwezig zijn. Deze instrumenten moeten afleesbaar zijn vanaf de plaats waar de navigatie wordt gevoerd.

9. Aan boord van een schip van 100 000 ton of meer, dat is gebouwd op of na 1 september 1984, moet een bochtaanwijzer aanwezig zijn.

10. De instrumenten bedoeld in het zesde tot en met negende lid moeten van een goedgekeurd type zijn en voldoen aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ter zake gestelde regels.

**Artikel 98 Handboek Opsporing en Redding op Zee (Mersar), lijst van reddingseinen, dagseinlamp, Internationaal Seinboek en seinvlaggen**

1. Aan boord van elk schip moet het Handboek Opsporing en Redding op Zee (Mersar), alsmede een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgestelde lijst van reddingseinen aanwezig zijn. Dit handboek en deze lijst moeten steeds op de brug bij de hand zijn.

2. Aan boord van een schip van 150 ton of meer moet een dagseinlamp van een goedgekeurd type aanwezig zijn. De dagseinlamp moet ook kunnen worden gevoed door de noodkrachtbron van het schip.

3. Aan boord van een schip van 150 ton of meer moet het Internationaal Seinboek aanwezig zijn.

4. Aan boord van een schip van 500 ton of meer moet een volledig stel seinvlaggen aanwezig zijn.

**Artikel 99 Toepassing op gesleept wordende schepen**

Het bepaalde in de artikelen 94 tot en met 98 van dit besluit is niet van toepassing op een schip dat gesleept naar zijn bestemming wordt gebracht, met dien verstande dat, indien het schip is bemand, een lood met gemerkte lijn van voldoende lengte aan boord moet zijn en moet worden voldaan aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 98 van dit besluit.

*§ 4 Hulpmiddelen ter voorkoming van aanvaringen en strandingen*

**Artikel 100 Hulpmiddelen ingevolge aanvaringsreglementen**

1. Aan boord van elk schip moeten de middelen aanwezig zijn om te kunnen voldoen aan de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Deze middelen moeten, ook met betrekking tot de opstelling aan boord, voldoen aan de eisen gesteld in genoemde bepalingen.

2. a. De lantaarns voorgeschreven in de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee moeten uitsluitend zijn ingericht voor elektrisch licht.

b. Behoudens aan boord van een schip van minder dan 500 ton, geen passagiersschip of een schip ingericht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als lading zijnde, moet aan boord van een schip voor elk van de top- en boordlantaarns en voor de heklantaarn een reservelantaarn aanwezig zijn die op de voor het gebruik bestemde plaats vast is aangebracht.

3. a. De elektrische installatie ten behoeve van de lantaarns en de middelen tot het geven van geluidsseinen die zijn voorgeschreven in de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, met inbegrip van de reservelantaarns als bedoeld onder b. van het tweede lid van dit artikel, moet voldoen aan de eisen gesteld in artikel 45b of artikel 68 van bijlage II van dit besluit.
b. Lantaarns die ingevolge de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee aan boord aanwezig zijn, moeten van een goedgekeurd type zijn en voorzien van een fabriekscertificaat.
4. Aan boord van elk schip dat de openbare wateren in Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba bevaart, die voor de scheepvaart open staan, moeten bovendien de hulpmiddelen aanwezig zijn, die nodig zijn om aan de voorschriften van de ter plaatse geldende reglementen te kunnen voldoen.

**Artikel 100a Nood-sleepvoorzieningen op tankschepen**

Tankschepen van 20 000 ton of meer, met inbegrip van olie-, gas- en chemicaliëntankschepen, met een draagvermogen als bedoeld in artikel 3, onder 19, van bijlage II zijn zowel op het voorschip als op het achterschip voorzien van een nood-sleepvoorziening, die voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

*§ 5 Radio-inrichtingen*

**Artikel 101 Radio-inrichtingen**

Met inachtneming van de eisen die voortvloeien uit het Radioreglement, het Besluit radio-elektrische inrichtingen (Stb. 1988, 552) en uit op het gebied van de maritieme communicatie gesloten internationale verdragen waartoe het Koninkrijk is toegetreden, moet de radio-installatie en de radiocommunicatie aan boord van een schip voldoen aan het bepaalde in bijlage V van dit besluit, aan door Onze Minister te stellen veiligheidseisen, en tevens zijn voorzien van een door Onze Minister afgegeven verklaring van toelating.

**Artikelen 102-104**

*(vervallen)*

*§ 6 Niet voorgeschreven uitrusting*

**Artikel 105 niet-voorgeschreven uitrusting**

De eigenaar van een schip moet kennis geven aan het betrokken districtshoofd van de Scheepvaartinspectie indien het schip wordt uitgerust met niet in dit hoofdstuk voorgeschreven reddingmiddelen, veiligheidsmiddelen, hulpmiddelen ter voorkoming van aanvaring en bij de plaatsbepaling, en radio-inrichtingen.

Voorzover het middelen of inrichtingen betreft die in dit besluit met name zijn genoemd, moeten zij voldoen aan alle daarvoor in dit besluit omschreven eisen en in deugdelijke toestand verkeren; voorzover zij niet met name zijn genoemd dienen zij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor het doel geschikt te zijn en in deugdelijke staat te verkeren.

**Artikel 106**

*(vervallen)*

## HOOFDSTUK VII BEMANNING

**Artikel 107 Omschrijvingen**

Uitsluitend voor de toepassing van de bepalingen van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
*passagiersschip:* een schip, bestemd of gebezigd om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, geen bevoorradingsschip zijnde;
*bevoorradingsschip:* een schip, bestemd of gebezigd voor het vervoer van goederen of personen naar of van installaties opgericht op of boven de bodem van de zee, of voor het verrichten van werkzaamheden aan of ten behoeve van die installaties;
*sleepboot:* een schip, in hoofdzaak bestemd voor sleep- of hulpverleningswerkzaamheden;
*aannemersmaterieel:* een schip, bestemd of gebezigd voor het verrichten van aannemingswerkzaamheden;
*vrachtschip:* een schip, geen passagiersschip, bevoorradingsschip, sleepboot of aannemersmaterieel zijnde;
*diploma:* een krachtens de Wet op de zeevaartdiploma's (Stb. 1935, 456) uitgereikt en nog geldig diploma.

**Artikel 108 Toepassing**

1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op gesleepte schepen.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, indien naar zijn redelijk oordeel de veiligheid van de vaart zulks vereist, voorschrijven dat een gesleept schip moet zijn bemand met scheepsgezellen die voor hun taak zijn berekend en lichamelijk geschikt zijn voor de hun opgedragen werkzaamheden.
3. Wanneer de grootte van een schip niet is vastgesteld volgens de bepalingen krachtens de Meetbrievenwet 1981 (Stb. 122), dan wel krachtens de Meetbrievenlandsverordening 1986 (P.B. 1986, 103) indien het een schip betreft dat vaart met een zeebrief van de Nederlandse Antillen of van Aruba, bepaalt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in welke bruto-tonnage klasse het schip thuishoort voor de toepassing van het bepaalde in dit hoofdstuk. In geval die klasse niet met zekerheid is te bepalen, moet de eigenaar van het schip alsnog de grootte ervan laten vaststellen overeenkomstig het bepaalde

krachtens de Meetbrievenwet 1981, dan wel krachtens de Meetbrievenlandsverordening 1986 (P.B. 1986, 103) indien het een schip betreft dat vaart met een zeebrief van de Nederlandse Antillen of van Aruba.

**Artikel 109 Algemeen**

Een schip moet zijn bemand:
a. met een kapitein, stuurlieden en scheepswerktuigkundigen overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet op de zeevaartdiploma's;
b. overeenkomstig het bepaalde in dit hoofdstuk en, wanneer van toepassing, het bepaalde in bijlage XXIIA van dit besluit;
c. overeenkomstig het bepaalde in artikel 37a van het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 242) en
d. met gediplomeerde sloepsgasten overeenkomstig het bepaalde in artikel 10, derde lid, van bijlage XIA van dit besluit.
2. Met betrekking tot het bezit van geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de zeevaart, moet worden voldaan aan het bepaalde in artikel 30 van het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 242).
3. a. Aan boord van een schip dient een door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven document aanwezig te zijn, waarin de minimum voorgeschreven bemanningssamenstelling met de funkties van de bemanningsleden is vermeld.
b. Dit document dient door de kapitein op eerste aanvraag aan de in artikel 63 van de Schepenwet bedoelde ambtenaren te worden getoond.

**Artikel 109a Arts aan boord**

Op een vaartuig dat op een internationaal traject van meer dan drie dagen vaart, met een bemanning en overig personeel van honderd personen of meer die, in welke hoedanigheid ook, aan boord ten behoeve van het schip in dienst of tewerkgesteld zijn, inclusief stagiairs en leerlingen alsmede personen die werkzaam zijn als loods, is een arts aanwezig.

**Artikel 110 Aantal scheepsgezellen**

1. Aan boord van een schip moet, afhankelijk van de categorie waartoe het behoort, van de bruto-tonnage en van het voortstuwingsvermogen, ten minste een aantal scheepsgezellen in dienst zijn als in kolom III van de hierna volgende tabellen A, B, C of D is aangegeven.

## Tabel A

| Categorie: Passagiersschepen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| I | II | III | IV | | V |
| Bruto-tonnage | Voortstuwingsvermogen in kW | Aantal scheepsgezellen | | | |
| | | | gemengd | | |
| | | onge-diplo-meerd | onge-diplo-meerd | gediplo-meerd | gediplo-meerd |
| minder dan 4000 | minder dan 6000 | 5 | - | - | 5 |
| 4000 of meer doch minder dan 6000 | 1500 of meer doch minder 8000 | 9 | 3 | + 4 | 6 |
| 6000 of meer doch minder dan 9000 | 3000 of meer | 10 | 3 | + 5 | 7 |
| 9000 of meer | 3000 of meer | 12 | 4 | + 6 | 9 |

## Tabel B

| Categorie: Sleepboten en bevoorradingsschepen | | | |
|---|---|---|---|
| I | II | III | V |
| Bruto-tonnage | Voortstuwings-vermogen in kW | Aantal scheepsgezellen | |
| | | ongediplomeerd | gediplomeerd |
| minder dan 2000 | minder dan 3000 | 3 | 3 |
| | 3000 of meer doch minder dan 8000 | 4 | 4 |
| | 8000 of meer | 5 | 4 |
| 2000 of meer | minder dan 3000 | 4 | 3 |
| | 3000 of meer doch minder dan 8000 | 5 | 4 |
| | 8000 of meer | 6 | 5 |

## Tabel C

Categorie: Aannemersmaterieel

| I | II | III | IV | | V |
|---|---|---|---|---|---|
| Bruto-tonnage | Voortstuwingsvermogen in kW | Aantal scheepsgezellen | | | |
| | | | gemengd | | |
| | | onge-diplo-meerd | onge-diplo-meerd | gediplo-meerd | gediplo-meerd |
| minder dan 4000 | minder dan 3000 | 3 | - | - | 3 |
| | 3000 of meer | 4 | - | - | 4 |
| | minder dan 3000 | 6 | 2 | +3 | 4 |
| 4000 of meer | 3000 of meer doch minder dan 8000 | 7 | 3 | +3 | 5 |
| | 8000 of meer | 9 | 4 | +3 | 6 |

## Tabel D

Categorie: Vrachtschepen

| I | II | III | IV | | V |
|---|---|---|---|---|---|
| Bruto-tonnage | Voortstuwingsvermogen in kW | Aantal scheepsgezellen | | | |
| | | | gemengd | | |
| | | onge-diplo-meerd | onge-diplo-meerd | gediplo-meerd | gediplo-meerd |
| minder dan 4000 | minder dan 6000 | 3 | - | - | 3 |
| | 1500 of meer | 5 | - | - | 3 |
| 4000 of meer doch | minder dan 3000 | | | | |
| minder dan 6000 | 3000 of meer doch minder | 6 | 2 | +3 | 4 |
| | dan 8000 | | 3 | +3 | |
| 6000 of meer doch minder dan 9000 | 3000 of meer | 7 | 3 | +4 | 5 |
| 9000 of meer | 3000 of meer | 9 | | | 6 |

2. Voor een schip dat niet is uitgerust met een automatische stuurinrichting dient het aantal scheepsgezellen genoemd in kolom III met één scheepsgezel te worden vermeerderd.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvulling van het aantal scheepsgezellen genoemd in kolom III voorschrijven:

a. op een stoomschip;

b. op een schip waarop niet zodanige voorzieningen zijn getroffen als door hem noodzakelijk worden geacht voor het varen met een tijdelijk onbemande machinekamer;

c. op een bevoorradingsschip en een sleepboot met een bruto-tonnage van 4000 of meer en op aannemersmaterieel met een bruto-tonnage van 6000 of meer met een voortstuwingsvermogen van 12 000 kW of meer;

d. indien de inrichting, de uitrusting, de bruto-tonnage, het voortstuwingsvermogen of de bestemming van het schip hem daartoe aanleiding geeft.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan op een desbetreffend verzoek van de eigenaar van het schip vermindering van het aantal voorgeschreven scheepsgezellen toestaan tot het aantal scheepsgezellen genoemd in kolom IV, dan wel in kolom V voor een schip dat is voorzien van een automatische stuurinrichting en waarop zodanige voorzieningen zijn getroffen als door hem noodzakelijk worden geacht voor het varen met een tijdelijk onbemande machinekamer en dat daar ook overigens geschikt voor wordt geacht, mits de in kolom IV, dan wel in kolom V voorgeschreven gediplomeerde scheepsgezellen in het bezit zijn van het getuigschrift als geïntegreerd scheepsgezel, bedoeld in artikel 111.

5. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvulling van het aantal scheepsgezellen genoemd in kolom IV, dan wel in kolom V voorschrijven indien de inrichting, de uitrusting, de bruto-tonnage, het voortstuwingsvermogen of de bestemming van het schip hem daartoe aanleiding geeft.

6. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, voor een schip behorende tot de categorieën zoals genoemd in de tabellen B en C van het eerste lid, alsmede voor schepen die door de aard van de werkzaamheden waarvoor zij worden gebruikt tot die categorieën kunnen worden gerekend, een vermindering van het aantal scheepsgezellen toestaan, indien het vaargebied van dat schip zich niet verder uitstrekt dan 30 zeemijlen uit de kust, het schip ten hoogste 12 uren varen verwijderd is van een met name genoemde werkhaven en nooit verder verwijderd is dan 6 uren varen vanaf een beschutte haven of rede.

7. Met inachtneming van de door de Internationale Maritieme Organisatie aanvaarde aanbevelingen terzake, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie met betrekking tot het aantal scheepsgezellen op een schip dat is gebouwd of geschikt gemaakt en wordt gebezigd voor doeleinden van bijzondere aard, regelen stellen die afwijken van het bepaalde in dit artikel, mits zodanige regelen ten minste even doelmatig zijn.

8. Indien op een schip naast de ingevolge de Wet op de zeevaartdiploma's voorgeschreven gediplomeerden, een of meer gediplomeerden als bedoeld in die wet extra in dienst zijn als stuurman of scheepswerktuigkundige, mag het aantal scheepsgezellen één minder bedragen dan ingevolge het bepaalde in de overige leden van dit artikel is voorgeschreven.

9. Indien op aannemersmaterieel naast de ingevolge de Wet op de zeevaartdiploma's voorgeschreven gediplomeerden, meer gediplomeerden als bedoeld in die wet extra in dienst zijn als stuurman of scheepswerktuigkundige kan, in afwijking van het bepaalde in het achtste lid, het Hoofd van de Scheepvaartinspectie naar rato vermindering van het aantal voorgeschreven scheepsgezellen toestaan, met dien verstande dat met inachtneming van het bepaalde in artikel 113 de vermindering niet meer dan drie scheepsgezellen mag bedragen.

**Artikel 111 Gediplomeerd scheepsgezel**

1. Gediplomeerde scheepsgezellen zijn scheepsgezellen in het bezit van een getuigschrift als geïntegreerd scheepsgezel, afgegeven door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

2. Ter verkrijging van het in het eerste lid bedoelde getuigschrift dient de aspirant scheepsgezel 18 jaar of ouder te zijn, met goed gevolg een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende opleiding te hebben gevolgd ter verkrijging van de noodzakelijke kennis, en, onder bijhouding van een praktijkboek, ten minste vier maanden

diensttijd te hebben behaald aan boord van schepen met een ploeg geïntegreerde scheepsgezellen dan wel ten minste zes maanden diensttijd te hebben behaald aan boord van schepen waarop niet met gediplomeerde scheepsgezellen wordt gevaren, een en ander ter beoordeling van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. De in het tweede lid bedoelde diensttijd dient te worden behaald boven de minimum voorgeschreven bemanningssterkte, met dien verstande dat op een daartoe strekkend verzoek van de eigenaar het Hoofd van de Scheepvaartinspectie onder door hem te stellen voorwaarden, toestemming kan verlenen dat aan boord van een schip waarvoor vier gediplomeerde scheepsgezellen zijn voorgeschreven ten hoogste één onbevaren scheepsgezel en aan boord van een schip waarvoor vijf of meer gediplomeerde scheepsgezellen zijn voorgeschreven ten hoogste twee onbevaren scheepsgezellen hun diensttijd behalen binnen de minimum voorgeschreven bemanningssterkte.

4. De nadere eisen waaraan moet worden voldaan ter verkrijging van het getuigschrift als geïntegreerd scheepsgezel, de wijze van verkrijging en hetgeen betrekking heeft op het erkennen van opleidingen voor geïntegreerd scheepsgezel, zijn omschreven in bijlage XXI van dit besluit.

**Artikel 112 Schepeling ten behoeve van de werktuiglijke installatie**

1. Op een werktuiglijk voortbewogen schip waar geen gediplomeerd scheepswerktuigkundige is voorgeschreven, dient ten minste een van de schepelingen, die 18 jaar of ouder is, ten minste 6 maanden diensttijd heeft behaald en gedurende die tijd werkzaamheden heeft verricht in verband met de werktuiglijke installatie, blijkens een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven verklaring bekend te zijn met de behandeling, het onderhoud en het toezicht op de goede werking van de werktuiglijke installatie aan boord van dat schip.

2. De verklaring wordt afgegeven nadat de betrokken schepeling ten overstaan van een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie met gunstig gevolg een onderzoek van zijn kennis ter zake heeft ondergaan aan boord van het betreffende schip, dan wel aan boord van een schip met een naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vergelijkbare werktuiglijke installatie.

3. Het in het tweede lid bedoelde onderzoek kan achterwege blijven, indien naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de staat van dienst van de in het eerste lid bedoelde schepeling voldoende waarborg biedt voor zijn kennis ter zake.

**Artikel 113 Zeewacht op de brug**

1. Aan boord van een schip moet gedurende elke zeewacht op de brug op wacht zijn de kapitein of een stuurman als chef van de wacht. Van zonsondergang tot zonsopkomst, alsmede bij ongunstige weersomstandigheden van zonsopkomst tot zonsondergang, moet tevens een scheepsgezel voor het houden van uitkijk op de brug op wacht zijn. Wanneer geen automatische stuurinrichting in bedrijf of aanwezig is, moet de wachtbezetting worden aangevuld met een scheepsgezel als roerganger.

2. De scheepsgezel voor het houden van uitkijk, als bedoeld in het eerste lid moet 18 jaar of ouder zijn en:

a. ten minste zes maanden diensttijd hebben behaald en gedurende die tijd werkzaamheden hebben verricht in verband met de brugwacht, of

b. indien met goed gevolg een door Onze Minister erkende scheepsgezellenopleiding werd doorlopen ten minste twee maanden diensttijd hebben behaald en gedurende die tijd werkzaamheden hebben verricht in verband met de brugwacht, of

c. in het bezit zijn van een getuigschrift als geïntegreerd scheepsgezel als bedoeld in artikel 111.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan aanvulling van het aantal voorgeschreven scheepsgezellen op wacht eisen, indien de inrichting, de uitrusting of de bestemming van het schip hem daartoe aanleiding geeft.

**Artikel 114 Zeewacht in verband met de werktuiglijke installaties**

1. Aan boord van een werktuiglijk voortbewogen schip moet op elke zeewacht ten minste één persoon in de machinekamer op wacht zijn die met de bediening van de voortstuwingsinstallatie volkomen vertrouwd is.

2. Indien aan boord van een schip twee of meer gediplomeerde scheepswerktuigkundigen aanwezig zijn moet als chef van de wacht een gediplomeerde optreden.

3. Indien geen of slechts één gediplomeerd scheepswerktuigkundige op een schip in dienst is, is het toegestaan dat naast de schepeling, bedoeld in artikel 112 of de gediplomeerde scheepswerktuigkundige een scheepgezel als chef van de wacht wordt aangewezen, mits deze 18 jaar of ouder is, ten minste 6 maanden diensttijd heeft behaald en gedurende die tijd werkzaamheden heeft verricht in verband met de werktuiglijke installatie.

4. Aan boord van een werktuiglijk voortbewogen schip niet zijnde een passagiersschip bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers, waarop, onverminderd het bepaalde in hoofdstuk E van bijlage II van dit besluit, zodanige voorzieningen zijn getroffen als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk worden geacht voor het varen met een tijdelijk onbemande machinekamer, kan de kapitein toestaan dat gedurende de zeewacht de machinekamer tijdelijk onbemand is, mits:

a. naar zijn redelijk oordeel de omstandigheden waaronder het schip vaart dit toelaten en ook overigens de veiligheid van schip en opvarenden daardoor niet in gevaar komt en

b. een bevoegd persoon is aangewezen, die zich op een zodanige plaats moet bevinden dat deze onmiddellijk kan reageren op een machinekameralarm behorend tot eerdergenoemde voorzieningen.

5. Aan boord van een werktuiglijk voortbewogen passagiersschip bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers, waarop zodanige voorzieningen zijn getroffen als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk worden geacht voor het varen met een tijdelijk onbemande machinekamer, moet op elke zeewacht toch ten minste een scheepswerktuigkundige, chef van de wacht, in de machine- of controlekamer op wacht zijn.

6. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een andere wachtbezetting van de machinekamer eisen indien de inrichting, de uitrusting, het voortstuwingsvermogen, of de bestemming van het schip hem daartoe aanleiding geeft.

**Artikel 115 Experimentele bemanningseisen**

1. Onze Minister kan, ten einde proefondervindelijk te kunnen vaststellen of als gevolg van bepaalde ontwikkelingen de ingevolge de artikelen 110, 113 en 114 vereiste aantallen scheepsgezellen of de wachtbezetting wijziging behoeven, afwijkende eisen vaststellen alsmede de voorwaarden voor toepassing van die eisen.

2. In een regeling als bedoeld in het eerste lid, kunnen regels worden gegeven welke met betrekking tot de schepen waarop de afwijkende eisen van toepassing zijn, tijdens de proefperiode in acht moeten worden genomen.

3. Toepassing van een in het eerste lid bedoelde regeling op een bepaald schip vindt slechts plaats, indien het schip is voorzien van een geldige, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op een desbetreffend verzoek van de eigenaar afgegeven verklaring, dat voldaan wordt aan de voorwaarden, bedoeld in het eerste lid.

4. Onze Minister bepaalt de aanvangsdatum en de werkingsduur van een regeling als bedoeld in het eerste lid, welke ten hoogste twee jaren kan bedragen. Deze termijn kan met ten hoogste twee jaren worden verlengd.

5. Vaststelling van een regeling als bedoeld in het eerste lid, alsmede een verlenging van de termijn krachtens het vierde lid geschiedt na overleg met de naar het oordeel van Onze Minister representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de zeevaart.

6. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie bepaalt in de verklaring, bedoeld in het derde lid de periode van toepassing voor het betrokken schip, welke ten minste tot zes maanden na dagtekening loopt doch ten hoogste tot het einde van de krachtens het vierde lid vastgestelde termijn.

7. Indien tussen het tijdstip van de aanvraag en het einde van de krachtens het vierde lid vastgestelde termijn minder dan 200 dagen liggen, kan het verzoek op die grond worden afgewezen.

8. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan een krachtens het derde lid afgegeven verklaring tussentijds intrekken indien het schip niet meer voldoet aan de in het eerste lid bedoelde voorwaarden of de in het tweede lid bedoelde regels niet worden nageleefd.

**Artikel 116 Veiligheidscursus schepelingen**

1. Schepelingen moeten, alvorens zij op een monsterrol worden geplaatst, een bewijs overleggen dat zij met goed gevolg een door Onze Minister erkende cursus hebben gevolgd ter verkrijging van kennis van persoonlijke overlevingstechnieken, tenzij zij aan de hand van een monsterboekje of van een soortgelijk document kunnen aantonen, dat zij reeds voor 1 september 1987 aan boord van zeeschepen werkzaam waren.

2. De aantekening dat een erkende cursus werd gevolgd kan in het monsterboekje worden geplaatst door:

a. de directeur van het opleidingsinstituut dat de veiligheidscursus heeft verzorgd;

b. de ambtenaar belast met de afgifte van monsterboekjes.

Deze aantekening dient daarna als bewijs als bedoeld in het eerste lid.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid aan schepelingen die naar zijn oordeel in verband met hun funktie aan boord of de aard en de duur van de reis, hiervan kunnen worden uitgezonderd, mits de veiligheid van het schip en de opvarenden daardoor niet in gevaar wordt gebracht.

**Artikel 117 Certificaathouders Maritieme Radiocommunicatie**

1. Aan boord van een schip dat uitsluitend reizen onderneemt in zeegebied Al, zoals omschreven in artikel 2 van bijlage V van dit besluit, moet één der personen die als chef van de wacht, als bedoeld in artikel 113, kan optreden in het bezit zijn van een beperkt certificaat maritieme radiocommunicatie, afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Besluit radio-elektrische inrichtingen (Stb. 1988, 552), dan wel van een daarmee door Onze Minister gelijkgesteld certificaat.

2. Aan boord van een schip dat reizen onderneemt buiten het zeegebied Al, moeten alle personen die als chef van de wacht als bedoeld in artikel 113, kunnen optreden in het bezit zijn van een algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Besluit radio-elektrische inrichtingen, dan wel van een daarmee door Onze Minister gelijkgesteld certificaat. Een van deze personen moet door de kapitein zijn aangewezen als de verantwoordelijke persoon voor de afhandeling van radioberichtgeving tijdens noodgevallen.

**Artikel 117a Medische opleiding en bijscholing**

1. De kapitein en de schepeling aan wie onder de verantwoordelijkheid van de kapitein de zorg voor het gebruik en het beheer van de medische uitrusting, bedoeld in artikel 93, is overgedragen, hebben een speciale medische opleiding gevolgd. Deze opleiding omvat in ieder geval:

a. kennis van de beginselen van de fysiologie, van de ziekteverschijnselen en van de therapie;

b. elementaire kennis op het gebied van de preventieve gezondheidszorg, waaronder begrepen de hygiëne

c. elementaire kennis van profylactische maatregelen;

d. praktische kennis van elementaire medische handelingen;

e. kennis van de wijze van evacuatie van patiënten

f. kennis van de wijze waarop de middelen voor medische consultatie op afstand moeten worden gebruikt.

2. Aan boord van schepen met een certificaat van deugdelijkheid voor onbeperkt vaargebied hebben de in het eerste lid bedoelde personen de in dat lid, onder d, genoemde praktische kennis verworven door het volgen van een praktijkopleiding van ten minste drie weken op een afdeling voor spoedeisende hulp in een algemeen ziekenhuis.

3. De in het eerste lid bedoelde personen volgen ten minste eenmaal in de vijf jaar een bijscholingscursus in de in dat lid genoemde vakken, die voor personen aan boord van vaartuigen met een certificaat van deugdelijkheid voor onbeperkt vaargebied mede omvat een herhalingsstage van ten minste een week op een afdeling voor spoedeisende hulp in een algemeen ziekenhuis.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van dit artikel.

**Artikel 118 Geneeskundige verklaringen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoororgaan**

1. Kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen, en scheepsgezellen aan wie aan boord het houden van uitkijk kan worden opgedragen of aan wie de wacht op de brug of

in de ruimte voor machines kan worden toevertrouwd, moeten alvorens zij tot het ondertekenen van de monsterrol worden toegelaten, geldige geneeskundige verklaringen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoororgaan overleggen, die zijn afgegeven door bevoegde deskundigen.

2. De in het eerste lid genoemde verklaringen worden opgemaakt en afgegeven in overeenstemming met het bepaalde in bijlage XXIII van dit besluit.

3. De in het eerste lid bedoelde deskundigen worden door Onze Minister aangewezen.

4. Indien korte tijd voor vertrek van een schip de bemanning moet worden aangevuld, kan, indien dringende omstandigheden nopen tot het aanmonsteren van personen die niet in het bezit zijn van geldige geneeskundige verklaringen als bedoeld in het eerste lid daartoe door of namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestemming worden verleend.

5. Indien de monsterrol moet worden opgemaakt of aangevuld in een haven buiten Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba, waar geen deskundigen als bedoeld in het eerste lid aanwezig zijn, wordt ten aanzien van de geneeskundige verklaringen betreffende het gezichtsorgaan en het gehoororgaan het ter plaatse geldende gebruik gevolgd.

**Artikel 119 Verklaringen betreffende geschiktheid en bekwaamheid**

1. Een ieder die aan boord van een schip een functie uitoefent of werkzaamheden verricht waarvoor bij of krachtens de Schepenwet, de Wet op de zeevaartdiploma's of het Schepelingenbesluit eisen zijn gesteld, met uitzondering van de eisen, gesteld in artikel 116 van dit besluit, dient bij aanmonstering in het bezit te zijn van een geldige verklaring van geschiktheid en bekwaamheid, afgegeven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, waaruit blijkt dat hij voldoet aan de eisen die in de genoemde regelingen ten aanzien van die functie of die werkzaamheden zijn gesteld.

2. Bij de aanvraag van een verklaring van geschiktheid en bekwaamheid worden de kennisbewijzen en de verklaringen omtrent diensttijd, ervaring en leeftijd overgelegd alsmede een medische verklaring van lichamelijke geschiktheid, overeenkomstig de eisen in bovengenoemde regelingen.

3. Een eerste verklaring van geschiktheid en bekwaamheid voor de functies of werkzaamheden van kapitein, stuurman, scheepswerktuigkundige, maritiem officier of radio-operator is vijf jaar geldig, te rekenen vanaf de uitreikingsdatum van het voor de functie of de werkzaamheid vereiste diploma of getuigschrift. Een vernieuwde verklaring van geschiktheid en bekwaamheid is vijf jaar geldig.

4. Voor het verkrijgen van een vernieuwde verklaring van geschiktheid en bekwaamheid worden overgelegd:

a. een verklaring van geschiktheid en bekwaamheid;

b. een medische verklaring van lichamelijke geschiktheid;

c. één van de volgende verklaringen:

1°. een verklaring waaruit blijkt dat de aanvrager in de periode van vijf jaar, voorafgaand aan de aanvraag, ten minste gedurende één jaar dienst heeft gedaan in één van de in het derde lid genoemde functies met uitzondering van de functie van radio-operator, of

2°. een verklaring waaruit blijkt dat de aanvrager gedurende drie maanden onmiddellijk voorafgaand aan de aanvraag boven de voorgeschreven minimum bemanningssterkte diensttijd buitengaats heeft behaald als wachtdoend officier, of

3°. indien een vernieuwde verklaring van geschiktheid en bekwaamheid als radio-operator wordt gevraagd: een verklaring waaruit blijkt dat de aanvrager in de periode van vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag dienst heeft gedaan als radio-operator.

5. Voor de afgifte van een verklaring als bedoeld in het vierde lid, onder 1° en 2°, wordt mede in aanmerking genomen de tijd, gedurende welke de betrokkene een functie heeft uitgeoefend die overeenkomt met de taken die hij mag vervullen volgens het diploma dat hij bezit en die naar het oordeel van Onze Minister ten minste gelijkwaardig is aan een functie als bedoeld in het eerste lid.

6. Onze Minister stelt de modellen vast van de in het eerste lid bedoelde verklaring en kan nadere regels stellen omtrent de afgifte van die verklaring.

**Artikel 119a**

1. In afwijking van artikel 109, eerste lid, onderdeel a, wordt bij de beoordeling van een aanvraag voor een verklaring van geschiktheid en bekwaamheid als bedoeld in artikel 119, voor de toepassing van het tweede lid van laatstgenoemd artikel geen onderscheid gemaakt tussen een houder van een bewijs van beroepsbekwaamheid die de nationaliteit bezit van een lid-staat en een houder van een dergelijk bewijs die een andere nationaliteit bezit.

2. Een bewijs van beroepsbekwaamheid afgegeven door een bevoegde autoriteit van een staat die geen lid-staat is, kan worden aangemerkt als een document, bedoeld in artikel 119, tweede lid, mits ten aanzien van dit bewijs een besluit is genomen overeenkomstig de procedure, opgenomen in artikel 9 van richtlijn nr. 94/58/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PBEG L 319).

3. Onder een bewijs van beroepsbekwaamheid wordt in dit artikel verstaan een geldig document, ongeacht zijn benaming, afgegeven door of namens de bevoegde autoriteit van een lid-staat, waaraan de houder het recht ontleent dienst te doen aan boord van schepen geregistreerd in deze staat en varende onder diens vlag, met inachtneming van de beperkingen die ter zake door die staat zijn gesteld.

4. Onder lid-staat wordt in dit artikel verstaan een lid-staat van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

**Artikel 120 Duur rusttijd**

Aan boord van een schip waarop de Arbeistijdenwet en de daarbij behorende uitvoeringsbesluiten niet van toepassing zijn, moet hij die bij vertrek of binnen 4 uur na vertrek uit een haven of van een veilige rede de wacht betrekt, in de 8 aan zijn wacht voorafgaande uren ten minste 4 uren onafgebroken vrij van dienst zijn geweest, tenzij uit oogpunt van veiligheid voor schip en lading daarvan moet worden afgeweken.

**Artikel 120a**

De eigenaar is verplicht ervoor zorg te dragen dat:
a. tussen alle bemanningsleden een doelmatige communicatie over veiligheidsaspecten kan plaatsvinden. Voorts dient hij zeker te stellen dat er op adequate wijze communicatie kan plaatsvinden tussen het schip en de autoriteiten te land, in een gemeenschappelijke taal of in de taal van die autoriteiten;
b. aan boord van passagiersschepen de bemanningsleden, die op de alarmrol zijn aangewezen om de passagiers in kritieke situaties te helpen, duidelijk herkenbaar zijn en beschikken over voor dat doel toereikende communicatieve vaardigheden, en:
c. onverminderd het bepaalde onder a, op olietankers, chemicaliëntankers en gastankers de kapitein, de officieren en de scheepsgezellen in staat zijn met elkaar te communiceren in een of meer gemeenschappelijke werktalen.

**Artikel 120b**

1. De eigenaar van een schip legt aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een verklaring in drievoud over, waarin hij voor ieder onderdeel van artikel 120a, voorzover het desbetreffende onderdeel betrekking heeft op zijn schip, nauwkeurig vermeldt op welke wijze hij ten aanzien van zijn schip uitvoering heeft gegeven aan zijn verplichting ingevolge dat artikel.
2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie registreert de overgelegde verklaring, bedoeld in het eerste lid, en zendt de eigenaar twee door hem ten teken van registratie gewaarmerkte exemplaren van de verklaring.
3. De eigenaar verschaft de kapitein een van de twee exemplaren van de geregistreerde verklaring, bedoeld in het tweede lid.
4. De verklaring, bedoeld in het eerste lid, heeft een geldigheidsduur van vijf jaren.
5. In afwijking van het vierde lid heeft de verklaring, bedoeld in het eerste lid, voor passagiersschepen een geldigheidsduur van één jaar.

## HOOFDSTUK VIII VERVOER VAN PASSAGIERS

**Artikel 121 Eisen voor passagiersruimten**

1. Aan boord van een passagiersschip moeten de voor passagiers bestemde ruimten voldoen aan de eisen gesteld in bijlage II van dit besluit.
2. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, moeten de voor passagiers bestemde ruimten voldoen aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde eisen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter in bijzondere gevallen, rekening houdende met de aard van het schip, afwijking van deze eisen toestaan.

**Artikel 122 Ziekenverblijf, ziekenkooi**

1. Aan boord van een passagiersschip, ingericht voor het vervoer van 50 passagiers of meer, moet op reizen die meer dan drie etmalen duren, een ziekenverblijf aanwezig zijn.

2. Aan boord van een passagiersschip dat ingevolge het bepaalde in het eerste lid van dit artikel niet van een ziekenverblijf behoeft te zijn voorzien, moet ten minste één afzonderlijke ziekenkooi zijn ingebouwd.

Het ziekenverblijf en de ziekenkooi moeten voldoen aan de navolgende eisen:

a. het ziekenverblijf moet een afzonderlijk verblijf zijn;

b. het ziekenverblijf moet doelmatig zijn gelegen, zodat de patiënten gerieflijk zijn gehuisvest;

c. het ziekenverblijf moet zo groot zijn, dat de verpleging naar behoren kan geschieden. De patiënten moeten op gemakkelijke wijze in en uit het verblijf kunnen worden gebracht. De verlichting, ventilatie en verwarming moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn;

d. in het ziekenverblijf moet voldoende wasgelegenheid met toebehoren en afvoer van vuil water zijn aangebracht. Indien aan boord een systeem van stromend koud en warm zoet water aanwezig is, moet de wasgelegenheid daarop zijn aangesloten;

e. indien het aantal passagiers dat verblijf houdt in hutten voor meer dan één persoon, niet meer dan 30 bedraagt, moet het ziekenverblijf zijn voorzien van ten minste één slaapplaats. Bedraagt het aantal meer dan 30, dan zijn twee slaapplaatsen vereist of zoveel meer als in verband met de omstandigheden van de reis door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt vastgesteld;

f. de slaapplaatsen mogen niet boven elkaar zijn aangebracht. Hun inrichting moet ten minste voldoen aan de eisen gesteld onder j, terwijl zij binnenwerks gemeten ten minste 2,00 m lang en 0,80 m breed moeten zijn. De inrichting van de slaapplaatsen moet voldoende waarborg bieden voor wering van ongedierte en een gemakkelijke, grondige schoonmaak mogelijk maken;

g. bij het ziekenverblijf moeten een privaat en een hiervan afgescheiden badgelegenheid voor uitsluitend gebruik van de patiënten beschikbaar zijn;

h. bij het ziekenverblijf moet een ruimte aanwezig zijn waar de genees- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen worden opgeborgen en waar medicijnen kunnen worden bereid. Deze ruimte moet tevens als verbandkamer dienen of daarmede verbonden zijn;

i. het ziekenverblijf mag niet voor andere doeleinden dan het verplegen of behandelen van zieken en gewonden worden gebruikt;

j. de ziekenkooi als bedoeld in het tweede lid, moet op de daarvoor meest geschikte plaats zijn ingebouwd en zodanig zijn ingericht, dat de zieke er gemakkelijk kan worden ingebracht en uitgenomen, waartoe zo nodig de kooiplanken wegneembaar moeten zijn.

4. Het in het eerste lid van dit artikel voorgeschreven ziekenverblijf met de daarbij behorende ruimte waar de genees- en verbandmiddelen en verplegingsartikelen worden opgeborgen en waar de medicijnen worden bereid, privaat en badgelegenheid kunnen worden samengevoegd met die voorgeschreven in het Schepelingenbesluit.

5. Aan boord van elk passagiersschip moet gelegenheid zijn iemand die aan een ernstige of aan een besmettelijke ziekte lijdt, afgezonderd van alle anderen behoorlijk te verplegen.

**Artikel 123 Voeding en drinkwater**

Ten behoeve van de passagiers moet voldoende voeding en drinkwater aanwezig zijn, waarvan de hoedanigheid en de wijze van berging gelijk moeten zijn aan die, welke voor voeding en drinkwater ten behoeve van de schepelingen zijn voorgeschreven in het Schepelingenbesluit.

**Artikel 124 Vervoer van dekpassagiers**

Dekpassagiers mogen slechts worden vervoerd op reizen die korter dan 48 uur duren.

**Artikelen 125-126**

*(vervallen)*

## HOOFDSTUK IX VERVOER VAN LADING

**Artikel 127 Algemene eisen**

1. Het beladen en het stuwen moeten voldoen aan de eisen van goed zeemanschap opdat de lading of een gedeelte daarvan niet levendig kan worden. Daarbij dient tevens te worden voldaan aan het bepaalde in artikel 135 van dit besluit.
2. Een schip dat zonder lading of met weinig lading naar zee gaat, moet zo nodig voldoende, goed in het schip geplaatst en doelmatige ballast aan boord hebben. Ballast die zou kunnen overgaan, moet hiertegen op afdoende wijze zijn verzekerd. Ten aanzien van de stabiliteit dient hierbij rekening te worden gehouden met het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.

**Artikel 128 Vervoer van gestort graan**

Het vervoer van gestort graan of zaad, waaronder mede begrepen rijst en peulvruchten, is alleen toegestaan indien het geschiedt met inachtneming van de voorschriften gesteld in bijlage XIX van dit besluit.

**Artikel 129 Steenkool, eierkolen, steenkoolbriketten, enz.**

1. Het vervoer van steenkool, eierkolen, steenkoolbriketten, enzovoort, is alleen toegestaan indien het geschiedt met inachtneming van de voorschriften gesteld in dit artikel en met inachtneming van de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.
2. De ruimte boven een lading steenkool, eierkolen of steenkoolbriketten moet deugdelijk kunnen worden geventileerd. Een luchtstroom door de lading moet worden vermeden.

3. Elke ruimte waarin de in het eerste lid van dit artikel genoemde stoffen zijn geladen, moet zijn voorzien van een voldoend aantal, ten minste twee, luchtkokers, die gelijkelijk over het voor- en achtereinde van zulk een ruimte zijn verdeeld. Deze luchtkokers moeten een middellijn hebben van ten minste 0,30 m aan boord van een schip van 1000 ton of meer en van ten minste 0,20 m aan boord van een schip van minder dan 1000 ton. De luchtkokers moeten boven de vaste gedeelten van het schip uitsteken, zodat de vrije toe- en afvoer van lucht niet wordt belemmerd. De kokers moeten voldoende sterk zijn om weerstand te kunnen bieden tegen de kracht van overkomend water bij ongunstig weer. De luchtkokers moeten doelmatig zijn ingericht, zodat zij voldoende luchtafvoer kunnen bewerkstelligen. Bovendien moeten zij zijn voorzien van middelen om bij slecht weer binnendringen van water te kunnen voorkomen. Indien kunstmatige ventilatie wordt gebezigd, dient de inrichting daarvan zodanig te zijn dat de af te voeren gasmengsels de ventilatiemotoren niet kunnen bereiken. Het materiaal en de constructie van de ventilatoren moet zodanig zijn, dat het ontstaan van vonken onder alle omstandigheden wordt voorkomen.

4. In de ruimten, beladen met de in het eerste lid van dit artikel bedoelde stoffen mag geen vuur aanwezig zijn. Behalve van een vast aangebrachte elektrische verlichting, waarvoor gebruik moet worden gemaakt van explosieveilige, drukvaste kamparmaturen, mag in genoemde ruimten voor de verlichting slechts gebruik worden gemaakt van veiligheidslampen die voldoen aan de eisen gesteld in artikel 45, lid 10.2, van bijlage II van dit besluit. Andere elektrische inrichtingen, behoudens de voor de hiervoor genoemde verlichting benodigde kabels, mogen in de bedoelde ruimten niet aanwezig zijn.

5. Indien in een schip dat niet in het bijzonder voor het vervoer van steenkool is ingericht, eierkolen, nootjes of dergelijke steenkoolsoorten, die gemakkelijk kunnen overgaan, worden geladen, moet zonodig gevelingen zijn aangebracht.

**Artikel 130 Gevaarlijke stoffen**

Gevaarlijke stoffen worden in de volgende klassen onderverdeeld:

Klasse 1. ontplofbare stoffen;

Klasse 2. samengeperste, tot vloeistof verdichte of onder druk opgeloste gassen;

Klasse 3. ontvlambare vloeistoffen;

Klasse 4.1. gemakkelijk vlam vattende vaste stoffen;

Klasse 4.2. aan broei of zelfontbranding onderhevige stoffen;

Klasse 4.3. stoffen die in aanraking met water of vochtige lucht brandbare gassen afgeven;

Klasse 5.1. oxyderende stoffen (zuurstofdragers);

Klasse 5.2. organische peroxyden;

Klasse 6.1. vergiftige stoffen;

Klasse 6.2. gevaar voor besmetting opleverende stoffen;

Klasse 7. radioactieve stoffen;

Klasse 8. bijtende stoffen;

Klasse 9. andere stoffen die gevaar kunnen opleveren.

**Artikel 130a Vervoer van gestorte gevaarlijke stoffen**

Het vervoer van gestorte gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van dit besluit is alleen toegestaan indien het geschiedt met inachtneming van de voorschriften gesteld in artikel 54 van bijlage IV en in de artikelen 4 en 5 van bijlage XVII van dit besluit, alsmede met inachtneming van de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

**Artikel 130b Vervoer van overige gestorte ladingen**

Het vervoer van gestorte ladingen, andere dan graan, kolen of gevaarlijke stoffen, als bedoeld in onderscheidenlijk artikel 128, 129 en 130a van dit besluit, die
- gemakkelijk kunnen overgaan,
- een grote dichtheid hebben,
- geheel of gedeeltelijk vloeibaar kunnen worden gedurende de reis,
- gevaren van chemische aard kunnen inhouden, of
- andere gevaarlijke eigenschappen bezitten

is alleen toegestaan indien het geschiedt met inachtneming van de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

**Artikel 130c Nadere regels voor het vervoer van gestorte lading**

De nadere regels bedoeld in de artikelen 129, 130a en 130b van dit besluit zijn vermeld in een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie samen te stellen «Handboek Gestorte Ladingen», waarin tevens is opgenomen een opsomming van de meest voorkomende gestorte ladingen en hun eigenschappen.

**Artikel 130d Vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen**

Het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van dit besluit is alleen toegestaan indien het geschiedt met inachtneming van de voorschriften gesteld in artikel 54 bijlage IV en in bijlage XVII van dit besluit alsmede met inachtneming van de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

**Artikel 130e Nadere regels voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen**

De nadere regels, bedoeld in artikel 130d van dit besluit, zijn vermeld in een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie samen te stellen «Handboek Gevaarlijke Stoffen», waarin tevens is opgenomen een opsomming van de meest voorkomende verpakte gevaarlijke stoffen en hun eigenschappen.

**Artikel 130f Gevaarlijke stoffen bestemd voor scheepsgebruik of behorend tot de scheepsuitrusting**

Het bepaalde in artikel 130d van dit besluit is niet van toepassing op het meevoeren van gevaarlijke stoffen bestemd voor eigen scheepsgebruik of behorend tot de eigen scheepsuitrusting.

**Artikel 130g Vervoer in bulk van vloeibare ladingen met gevaarlijke eigenschappen**

1. Het vervoer in bulk van vloeibare ladingen, waaronder mede begrepen vloeibaar gemaakte gassen, met gevaarlijke eigenschappen is alleen toegestaan indien het geschiedt met inachtneming van de voorschriften gesteld in bijlage II van dit besluit en met inachtneming van door Onze Minister gestelde nadere regels, voorzover van toepassing. In het geval van vloeibare lading met brandgevaarlijke eigenschappen geldt dit voorschrift onverminderd het bepaalde in bijlage IV, hoofdstuk D, van dit besluit.
2. De in het eerste lid bedoelde nadere regels kunnen afwijken van het bepaalde in dit besluit, mits zodanige regels ten minste even doelmatig zijn en daarbij de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aanvaarde aanbevelingen en voorschriften ter zake in acht worden genomen.

**Artikel 130h Antidota on zuurstofbeademingskoffer**

Wanneer aan boord van het vaartuig gevaarlijke stoffen worden meegevoerd, zijn tevens de bij ministeriële regeling voorgeschreven antidota en een zuurstofbeademingskoffer met onderhoudsset, met de daarbij behorende controlelijst en handleiding, aanwezig.

**Artikel 131 Kruitkamer**

1. De kruitkamer moet waterdicht zijn en kunnen worden afgesloten door een waterdichte deur met slot.
2. De kruitkamer moet, door het verrichten van een eenvoudige handeling, door een vaste leiding met water kunnen worden gevuld en gevuld worden gehouden. De kruitkamer moet een inrichting ter ontluchting aan dek hebben, die van dubbel veiligheidsgaas moet zijn voorzien.
3. De kruitkamer moet bovendien voldoen aan het bepaalde in het «Handboek Gevaarlijke Stoffen» genoemd in artikel 130e van dit besluit.

**Artikel 132 Deklasten**

1. Het dek ter plaatse waar deklast is gestuwd moet voldoende sterk zijn. De nodige middelen moeten aanwezig zijn om het overgaan van de deklast te beletten.
2. De deklast mag niet zo zwaar zijn, dat de stabiliteit van het schip erdoor in gevaar wordt gebracht. Bij deklast die door het overnemen van water in gewicht toeneemt, moet met die gewichtstoename rekening worden gehouden.
3. De deklast mag op generlei wijze de navigatie, de bediening van de redding- en brandblusmiddelen, lieren, peil- en temperatuurkokers, lenspompen en de toegang tot verblijven, enzovoort, belemmeren. Het licht van de navigatielantaarns mag niet worden onderschept.
4. Indien de verschansing of reling van het schip niet hoog genoeg boven de deklast uitsteekt, moeten relingen of stutten met keertouwen worden aangebracht, zodat een veilig verkeer van de bemanning over de deklast is verzekerd.

5. Indien de bovenzijde van de deklast niet vlak genoeg is om erover te kunnen lopen, moeten de nodige planken en handleiders worden aangebracht om de bemanning in staat te stellen de verschillende delen van het schip zonder gevaar te bereiken.
6. Deklasten moeten zodanig zijn gestuwd, dat overgenomen water gemakkelijk door de waterloospoorten kan wegvloeien. Op een deklast cokes mogen geen werkboten of andere zware voorwerpen worden geplaatst.
7. Het vervoer van een deklast hout voldoet bovendien aan bij ministeriële regeling gestelde nadere regels.

**Artikel 133 Dieren**

1. Het vervoer van paarden, rundvee, varkens, schapen en geiten moet plaatsvinden in overeenstemming met de eisen gesteld in bijlage XX van dit besluit dan wel, indien de inscheping plaatsvindt in een haven buiten Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba alwaar plaatselijke voorschriften betreffende het vervoer van dieren gelden, in overeenstemming met die voorschriften.
2. Indien de inscheping in een Nederlandse haven of in een haven van de Nederlandse Antillen of Aruba plaats heeft, moet de Scheepvaartinspectie tijdig vóór de inscheping worden gewaarschuwd.

## HOOFDSTUK X VERPLICHTINGEN VAN DE KAPITEIN

**Artikel 133a Toegankelijk maken voor onderzoek**

De kapitein is verplicht aan degene die een onderzoek verricht, alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs bij de uitoefening van zijn taak kan vorderen.

**Artikel 134 Uitwatering**

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis en ook gedurende de reis het schip geen geringer vrijboord heeft dan blijkens het afgegeven «certificaat van uitwatering» is geoorloofd.
2. De kapitein van een schip dat gedurende een reis een ander vaargebied als bedoeld in Hoofdstuk V van bijlage I van dit besluit bereikt, is verplicht zorg te dragen, dat het schip geen geringer vrijboord heeft dan in dit vaargebied is toegelaten.
3. a. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis en ook gedurende de reis het schip geen geringer vrijboord heeft dan blijkens het afgegeven veiligheidscertificaat is geoorloofd.
b. De kapitein van een chemicaliëntanker of een gastanker is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis en ook gedurende de reis het schip geen geringer vrijboord heeft dan blijkens de goedgekeurde gegevens betreffende het doorstaan van een bepaalde aanvaring of stranding, geoorloofd is.
4. Indien een schip op een rivier of in een binnenwater wordt beladen, is het de kapitein toegestaan dieper af te laden dan volgens het eerste en derde lid van dit artikel is geoorloofd en wel zoveel, als overeenkomt met het gewicht aan brandstof, enzovoort, dat wordt verbruikt tussen de plaats van vertrek en de plaats waar het schip buitengaats komt.

5. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de uitwateringsmerken goed zichtbaar zijn en blijven.

**Artikel 135 Sterkte en stabiliteit**

1. De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis voldoende gegevens aan boord zijn om hem in staat te stellen het schip zodanig te beladen en te ballasten dat onaanvaardbare spanningen in de scheepsconstructie worden voorkomen.

2. a. De kapitein van een schip waarvoor de nodige door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde gegevens betreffende de stabiliteit van het schip in onbeschadigde toestand zijn vastgesteld, is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis deze gegevens aan boord zijn.

b. De kapitein van een passagiersschip is bovendien verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis de gegevens, bedoeld in de artikelen 22 en 23a van bijlage II van dit besluit, aan boord zijn.

c. De kapitein van een chemicaliëntanker of een gastanker is bovendien verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis de gegevens, bedoeld in artikel 67a, derde lid, van dit besluit aan boord zijn.

3. a. De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat tijdens de reis de stabiliteit van het schip naar zijn oordeel voldoende is. Voor een schip als bedoeld in het tweede lid, onder a, van dit artikel moet tijdens de reis de stabiliteit van het schip in alle voorkomende bedrijfstoestanden ten minste voldoen aan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgestelde criteria.

b. De kapitein van een passagiersschip is bovendien verplicht zorg te dragen dat tijdens de reis wordt voldaan aan het gestelde in de instructie, bedoeld in artikel 23a van bijlage II van dit besluit.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor schepen van een bepaald type of van een bepaalde grootte ontheffing verlenen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde eis.

**Artikel 135a Peilen**

1. De kapitein is verplicht gedurende de reis regelmatig peiling te doen nemen van kofferdammen en van vullingen en voorts van alle tanks, uitgezonderd ladingtanks aan boord van tankschepen, gas- en chemicaliëntankschepen.

2. De kapitein is voorts verplicht ten minste eenmaal per vier maanden het navolgende te doen controleren:

a. de juiste aanwijzing van de peilinrichting die is ingericht voor aflezing op afstand;

b. de juiste aanwijzing van de peilinrichting, geen peilglas zijnde, die is ingericht voor aflezing aan of in de directe nabijheid van de te peilen ruimte;

c. de juiste werking van de inrichting die door alarmering aangeeft, dat het vloeistofniveau in een ruimte een ingestelde waarde heeft overschreden;

d. de juiste werking van de in artikel 48, eerste lid, van bijlage II van dit besluit bedoelde alarminstallatie.

**Artikel 136**

*(vervallen)*

**Artikel 136a Reddingmiddelen en -voorzieningen**

De kapitein van elk schip is verplicht zorg te dragen dat voor het ondernemen van een reis en gedurende reis:

a. alle reddingmiddelen en -voorzieningen als bedoeld in artikel 67b van dit besluit, zijn geplaatst, opgesteld dan wel geborgen zoals aangegeven op het aan boord aanwezige, goedgekeurde veiligheidsplan indien zulk een plan ingevolge het bepaalde in artikel 138 van dit besluit is voorgeschreven;

b. alle reddingmiddelen en -voorzieningen steeds in goede staat verkeren en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn, en voor het dagelijks toezicht hierop een of meer scheepsofficieren zijn aangewezen;

c. de uitrusting van de redding- en hulpverleningsboten steeds in goede staat verkeert en voor onmiddellijk gebruik gereed is, en in die boten geen andere zaken worden geborgen dan die tot de uitrusting behoren;

d. een gediplomeerd sloepsgast is belast met het bevel over elk groepsreddingmiddel, en voor elke reddingboot tevens een plaatsvervanger is aangewezen, dan wel, wanneer zulks door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is toegestaan, een persoon met ervaring in de behandeling en bediening van reddingvlotten is belast met het bevel over elk reddingvlot;

e. degene die met het bevel over een groepsreddingmiddel is belast en de plaatsvervanger beschikken over een lijst met namen van de hun toegewezen bemanning van het groepsreddingmiddel en toezien dat die bemanningsleden hun taken kennen;

f. voor elke motorreddingboot iemand is aangewezen die de motor kan bedienen en kleine herstellingen daaraan kan verrichten;

g. de handboeken voor opleiding ter zake van de reddingmiddelen en -voorzieningen, bedoeld in artikel 18, lid 2, van bijlage XIA van dit besluit, aan boord zijn;

h. de instructies voor het onderhoud van de reddingmiddelen en -voorzieningen, bedoeld in artikel 19, lid 3, van bijlage XIA van dit besluit, aan boord zijn en het onderhoud dienovereenkomstig wordt uitgevoerd;

i. de periodieke beproevingen, inspecties en keuringen van de reddingmiddelen en -voorzieningen worden uitgevoerd op een wijze als voorgeschreven in artikel 19, lid 6 tot en met 9, van bijlage XIA van dit besluit.

**Artikel 137**

*(vervallen)*

**Artikel 137a Alarmrol en instructies voor noodgevallen**

De kapitein van elk schip is verplicht zorg te dragen dat voor het ondernemen van een reis:

a. een alarmrol als bedoeld in artikel 8, lid 3, van bijlage XIA van dit besluit, is samengesteld en exemplaren daarvan zijn opgehangen op in het oog vallende plaatsen, waaronder begrepen de brug, de machinekamer en de bemanningsverblijven;

b. de alarmrol wordt herzien of vernieuwd wanneer een verandering in de samenstelling van de bemanning zulks noodzakelijk maakt;
c. instructies voor noodgevallen als bedoeld in artikel 8, lid 4, van bijlage XIA van dit besluit, aanwezig zijn in de passagiershutten en -verblijven, alsmede op de verzamelplaatsen.

**Artikel 138 Veiligheidsplan, brandbeveiligingsplan of brandbeveiligingsboekje**

1. Aan boord van elk schip is een veiligheidsplan aanwezig.
2. Het veiligheidsplan, bestaande uit een algemeen plan, geeft aan waar de diverse dekken, de verbindingen tussen de dekken onderling, de compartimenten en de toegangen tot deze compartimenten zich bevinden, en verschaft op duidelijke wijze informatie over de aanwezige brandblus-, redding- en veiligheidsmiddelen.
3. Het veiligheidsplan is op toegankelijke en kenbare plaatsen opgehangen.
4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de inhoud van het veiligheidsplan.
5. De kapitein van een schip, geen passagiersschip zijnde, met een lengte als omschreven in artikel 2 van bijlage I van dit besluit van 24 m of meer, alsmede de kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat:
1°. de brandbeveiligingsplannen als voorgeschreven in artikel 20 van bijlage IV van dit besluit, permanent zijn opgehangen op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen en zijn opgeborgen in de duidelijk gemerkte en weerbestendige bergplaats aan de buitenzijde van het dekhuis; of
2°. wanneer ingevolge het bepaalde in artikel 20 van bijlage IV van dit besluit het gebruik van brandbeveiligingsboekjes is toegestaan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, een exemplaar van zulk een boekje is uitgereikt aan iedere officier, een exemplaar op een toegankelijke plaats beschikbaar is en een exemplaar is opgeborgen in een duidelijk gemerkte en weerbestendige bergplaats aan de buitenzijde van het dekhuis.
De kapitein is voorts verplicht de plannen en boekjes goed bij te houden door veranderingen zo spoedig mogelijk daarin te doen aantekenen. Bovendien is de kapitein verplicht zorg te dragen dat de instructies betreffende het onderhoud en de werking van alle uitrusting en installaties aan boord voor het alarmeren en ontdekken, voor het insluiten en voor de bestrijding van brand in één verzamelband zijn bijeengebracht, die onmiddellijk beschikbaar is op een toegankelijke plaats.
6. Op een schip, geen passagiersschip zijnde, met een lengte als bedoeld in artikel 2 van bijlage I van 24 meter of meer, mag het veiligheidsplan, bedoeld in het eerste lid, met de brandbeveiligingsplannen, bedoeld in het vijfde lid, tot een gezamenlijk plan worden gecombineerd. In een dergelijk geval zorgt de kapitein ervoor dat een exemplaar van het veiligheidsplan is opgeborgen in een duidelijk gemerkte en weerbestendige bergplaats aan de buitenzijde van het dekhuis.

**Artikel 139**

*(vervallen)*

**Artikel 139a Appèls, oefeningen en brandrondedienst**

1. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat:
a. appèls van de passagiers, appèls van de bemanning, oefeningen «schip verlaten», oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met de hulpverleningsboten, opleiding en instructie in het gebruik van de reddingmiddelen en oefeningen met reddingvlotten van het strijkbare type worden gehouden overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, leden 3 en 4, en artikel 25, van bijlage XIA van dit besluit;
b. 1°. een doelmatige brandrondedienst wordt onderhouden om elk begin van brand zo spoedig mogelijk te kunnen ontdekken;
2°. indien op een schip ruimten van bijzondere aard als bedoeld in artikel 3, onderdeel 18, van bijlage IV van dit besluit, aanwezig zijn, deze ruimten eveneens in de brandrondedienst worden betrokken. Tenzij in bedoelde ruimten een vast aangebrachte brandontdekkingsinstallatie als bedoeld in artikel 37, lid 1.4.1, van bijlage IV van dit besluit, is aangebracht, moet de brandrondedienst in bedoelde ruimten worden onderhouden door een permanent aanwezige brandwacht;
c. elk lid van de onder b genoemde brandrondedienst wordt geoefend, zodat deze op de hoogte is van de indeling van het schip en van de plaats en de werking van de uitrusting die hij eventueel zou moeten hanteren;
d. het schip te allen tijde, op zee zowel als in de haven, zo is bemand of uitgerust, dat zeker wordt gesteld dat een daarvoor verantwoording dragend bemanningslid elk eerste brandalarm onmiddellijk ontvangt.
2. De kapitein van een vrachtschip is verplicht zorg te dragen dat appels van de passagiers, appels van de bemanning, oefeningen «schip verlaten», oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met de hulpverleningsboten, opleiding en instructie in het gebruik van de reddingmiddelen en oefeningen met reddingvlotten van het strijkbare type worden gehouden overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, leden 3 en 4, van bijlage XIA van dit besluit.
3. De kapitein van een passagiersschip of een vrachtschip is verplicht zorg te dragen dat:
a. de oefeningen in het blussen van brand er op gericht zijn de leden van de bemanning vertrouwd te maken met de inrichting en de voorzieningen van het schip, met hun taak en met het gebruik van alle bij de oefening benodigde middelen;
b. tijdens de oefeningen in het blussen van brand alle brandbluspompen worden beproefd.

**Artikel 140 Voorzorgsmaatregelen tegen brand**

1. De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat:
a. alle brandontdekkingsmiddelen en -bestrijdingsmiddelen steeds in goede staat en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;
b. de brandslangen alleen worden gebruikt voor brandblusdoeleinden, voor het beproeven van de brandblusinrichting of bij oefeningen en inspecties;
c. de brandslangen telkenmale na verloop van ten hoogste zes maanden worden beproefd;

d. de periodieke controle en beproeving van draagbare en niet-draagbare brandblustoestellen, alsmede van vast aangebrachte brandblusinstallaties met inbegrip van de eventueel bij deze toestellen of installaties behorende gascilinders, geschiedt op een wijze als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt voorgeschreven;

e. de voortstuwingsruimten, andere ruimten voor machines en de kombuizen behoorlijk worden schoongehouden en worden vrijgehouden van olieresten, lekolie, met olie doordrenkt poetskatoen en dergelijke verontreinigingen;

f. voor scheepsgebruik bestemde of tot de scheepsuitrusting behorende, stoffen of onderdelen met brandgevaarlijke eigenschappen zeevast worden opgeborgen op een veilige plaats, verwijderd van ruimten voor machines, kombuizen en plaatsen waar open vuur wordt gebezigd.

2. De kapitein van een passagiersschip dat niet is voorzien van een afstandbediening van brandbluspompen, is verplicht zorg te dragen dat de hoofdbrandblusleiding voortdurend onder druk wordt gehouden.

3. De kapitein van een vrachtschip, waarvoor de wachtbezetting van de machinekamer slechts uit één man bestaat dan wel waarvoor door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is aanvaard dat de machinekamer tijdelijk onbemand is, en dat niet is voorzien van een afstandbediening van brandbluspompen, is verplicht zorg te dragen dat de hoofdbrandblusleiding voortdurend onder druk wordt gehouden.

4. De kapitein van een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van dit besluit, en dat niet is voorzien van een afstandbediening van brandbluspompen, is verplicht zorg te dragen dat de hoofdbrandblusleiding voortdurend onder druk wordt gehouden.

5. a. De kapitein van een schip aan boord waarvan een of meer ruimten aanwezig zijn, bestemd voor het vervoer van motorrijtuigen waarvan de tank met brandstof voor eigen aandrijving is gevuld, is verplicht het voor deze ruimte bestemde mechanische ventilatiesysteem te allen tijde in werking te doen zijn, wanneer zich dergelijke voertuigen in die ruimten bevinden.

b. In afwijking van het bepaalde onder a van dit lid behoeft aan boord van een ro-ro-vrachtschip, waarvan de elektrische apparatuur en leidingen in gesloten ro/ro laadruimten van een type zijn dat geschikt is voor het gebruik in explosieve mengsels van benzine en lucht, het mechanische ventilatiesysteem van die laadruimten niet te allen tijde in werking te zijn, doch kan worden volstaan met dagelijks gedurende een beperkte periode - afhankelijk van de weersomstandigheden - te ventileren. In ieder geval dient dit te geschieden gedurende een redelijke periode vóór de lossing van de voertuigen. Alvorens de lossing kan aanvangen, moet worden aangetoond dat de betreffende ruimte gasvrij is.

**Artikel 141 Sluiten van waterdichte deuren, enzovoort**

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat:

a. waterdichte deuren in schotten die tussendekslaadruimen van elkaar scheiden, en toegangs-, laad- en kolenpoorten in het scheepsboord, vóór het schip de haven of rede verlaat, zijn gesloten en gedurende de reis gesloten blijven;

b. de overige waterdichte deuren gedurende de reis zijn gesloten, tenzij deze noodzakelijkerwijze geopend moeten worden of blijven, zoals omschreven in bijlage II van dit besluit;

c. indien zich in de voortstuwingsruimten wegneembare platen in waterdichte schotten bevinden, deze platen, vóór het schip de haven of rede verlaat, aangebracht en waterdicht verpakt zijn en op zee, behalve bij gebiedende noodzakelijkheid, niet worden verwijderd;
d. het openen en sluiten van patrijspoorten in een tussendek geschiedt in overeenstemming met het bepaalde in bijlage II van dit besluit;
e. patrijspoorten die gedurende de reis niet bereikbaar zijn, vóór het schip de haven of rede verlaat, behoorlijk met hun blinden zijn gesloten;
f. de deksels en kleppen van stortkokers voor as, vuil en dergelijke, die niet in gebruik zijn en waarvan de binnenboordsopeningen geheel of gedeeltelijk beneden de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, behoorlijk zijn gesloten.

**Artikel 142 Oefeningen met waterdichte deuren, enzovoort**

De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat:
a. oefeningen in het behandelen van waterdichte deuren, patrijspoorten, kleppen en afsluiters wekelijks plaats hebben en indien de reis langer dan een week duurt, bovendien, vóór het schip de haven of rede verlaat, een volledige oefening wordt gehouden;
b. alle werktuiglijk bewogen waterdichte deuren en alle waterdichte draaideuren in hoofddwarsschotten, die op zee uit hoofde van de behoeften van de dienst noodzakelijk geopend moeten blijven, éénmaal daags worden gesloten;
c. de waterdichte deuren en alle daarbij behorende bewegingsinrichtingen en standaanwijzers, alle afsluiters die moeten zijn gesloten om een afdeling waterdicht te maken, benevens alle afsluiters in dwarsscheepse overvloei-inrichtingen als bedoeld in bijlage II van dit besluit, gedurende de reis geregeld, ten minste éénmaal per week, worden nagezien.

**Artikel 142a Gebruik beschermende uitrusting**

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de schepelingen bekend zijn met het gebruik van de beschermende uitrusting als bedoeld in artikel 89a van dit besluit. Hij dient erop toe te zien dat deze uitrusting in daartoe in aanmerking komende omstandigheden wordt gebruikt.

**Artikel 143 Elektrische inrichtingen**

De kapitein is verplicht zodanige maatregelen te nemen dat:
a. in vochtige ruimten en in ruimten met ontploffingsgevaar geen werkzaamheden aan ongeïsoleerde delen van de elektrische installatie worden uitgevoerd, zolang deze onder spanning staan;
b. in ruimten met ontploffingsgevaar geen werkzaamheden geschieden, waarbij vonkvorming kan optreden en werkzaamheden aan machines, toestellen, transformatoren, schakel- en verdeelinrichtingen, lamparmaturen en leidingen met toebehoren slechts plaatsvinden, nadat het desbetreffende gedeelte der installatie spanningsloos is gemaakt;
c. in andere dan onder a genoemde ruimten slechts werkzaamheden aan blanke of daarmede gelijk te stellen onder spanning staande delen van de elektrische installatie worden uitgevoerd, indien voor de veiligheid en bedrijfszekerheid van het schip dringende redenen aanwezig zijn om deze onder spanning te verrichten, mits:

(i) alle zich in de nabijheid bevindende metalen delen deugdelijk tegen aanraking zijn beschermd;
(ii) de metalen delen van het bij de werkzaamheden benodigde gereedschap voorzover mogelijk deugdelijk zijn geïsoleerd;
(iii) zij die de werkzaamheden uitvoeren zich op een deugdelijk isolerende laag bevinden;
(iv) voorzover dit in verband met de plaats en de omstandigheden nodig is, duidelijk leesbare waarschuwingen zijn aangebracht om te voorkomen dat aan een niet met de werkzaamheden belaste persoon een ongeval overkomt;
d. werkzaamheden in de nabijheid van blanke of daarmede gelijk te stellen delen van de elektrische installatie slechts geschieden, indien deze spanningsloos zijn gemaakt, tenzij dit om bedrijfstechnische redenen niet mogelijk is, in welk geval alle maatregelen moeten zijn genomen, die een veilig verloop van de arbeid kunnen waarborgen;
e. bij voeding van het scheepsnet of een gedeelte daarvan vanaf de wal, geen spanningen en stroomsoorten en bij draaistroom bovendien geen frequenties en volgorden der fasen, waarvoor de elektrische installatie aan boord niet geschikt is, worden gebezigd;
f. dat isolatiefouten in de elektrische installatie zo spoedig mogelijk worden verholpen;
g. dat de noodkrachtbron en de tijdelijke noodkrachtbron, indien aanwezig, zomede de automatische inrichtingen van de noodinstallatie wekelijks worden beproefd;
h. dat de noodverlichting maandelijks wordt beproefd.

**Artikel 144 Besturing van het schip**

1. De kapitein van een schip, geen klein vaartuig zijnde, is met betrekking tot de stuurinrichting verplicht zorg te dragen dat:
a. binnen 12 uur vóór vertrek de stuurinrichting door de bemanning wordt gecontroleerd en beproefd;
b. bij de beproevingsprocedure als bedoeld onder a, voorzover van toepassing, de werking van de volgende onderdelen is begrepen:
(i) de hoofdstuurinrichting;
(ii) de hulpstuurinrichting;
(iii) de afstandbedieningssystemen;
(iv) de besturingsmogelijkheden op de brug;
(v) de noodkrachtvoorziening;
(vi) de roerstandaanwijzers, vergeleken met de werkelijke stand van het roer;
(vii) de alarmeringen voor het uitvallen van de bekrachtiging van de afstandbedieningssystemen;
(viii) de alarmeringen voor het uitvallen van de krachtwerktuigen van de stuurinrichting, en
(ix) de automatische voorzieningen waarmee een defect gedeelte van de stuurinrichting buiten bedrijf wordt gesteld en andere automatische uitrusting;
c. bij de onder a van dit lid bedoelde controles en beproevingen zijn inbegrepen:
(i) het bewegen van het roer over de volle uitslag zoals vereist voor de betreffende stuurinrichting,
(ii) een visuele inspectie van de stuurinrichting met de daaraan verbonden systemen, en

(iii) de werking van de communicatiemiddelen tussen de brug en de stuurmachinekamer;

d. eenvoudige gebruiksaanwijzingen met een blokdiagram waarop de overschakelingsprocedures zijn aangegeven voor de afstandbedieningssystemen en de krachtwerktuigen voor de stuurmachine, op de brug en in de stuurmachinekamer permanent zijn opgehangen;

e. alle officieren die betrokken zijn bij de behandeling of het onderhoud van de stuurinrichting, vertrouwd zijn met de werking van de stuursystemen en met de procedures om van het ene systeem over de schakelen op het andere.

f. in aanvulling op de geregelde controles en beproevingen als bedoeld onder a van dit lid, ten minste eenmaal in de drie maanden oefeningen plaatsvinden voor de besturing van het schip in gevallen waarbij één of meer onderdelen van het stuursysteem is (zijn) uitgevallen, ten einde hiermede ervaring op te doen. Bij deze oefeningen dienen te zijn inbegrepen de directe bediening in de stuurmachinekamer, de communicatieprocedure met de brug en - indien toepasselijk - het gebruik van vervangende krachtvoorzieningen;

g. de data waarop de controles en beproevingen als bedoeld onder a van dit lid, zijn gehouden en de data met de bijzonderheden van de oefeningen als omschreven onder f van dit lid, worden aangetekend in het scheepsdagboek;

h. de onderdelen voor de hulpstuurinrichting voor onmiddellijk gebruik gereed zijn opgeborgen.

2. De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat in gebieden waar de navigatie bijzondere aandacht vergt, meer dan één krachtwerktuig van de stuurinrichting in bedrijf is, indien dergelijke werktuigen geschikt zijn om de stuurinrichting gelijktijdig te voeden.

3. De kapitein van een schip, geen klein vaartuig zijnde, dat is uitgerust met een automatische stuurinrichting, is verplicht zorg te dragen dat:

a. in gebieden met een grote vaardichtheid, bij beperkt zicht en in alle andere voor de navigatie gevaarlijke situaties, waarin gebruik wordt gemaakt van de automatische stuurinrichting, de officier van de wacht onverwijld kan beschikken over de diensten van een bekwame roerganger die op ieder moment de besturing moet kunnen overnemen;

b. het overschakelen van automatische besturing op handbesturing en omgekeerd, geschiedt door of onder toezicht van een verantwoordelijk officier;

c. de handbesturing wordt beproefd nadat gedurende een langere tijd gebruik is gemaakt van de automatische stuurinrichting en voordat gebieden worden binnengevaren waar de navigatie bijzondere aandacht vergt.

4. De kapitein van een klein vaartuig moet vóór vertrek de goede werking van de hoofd- en hulpstuurinrichting doen controleren, doch deze controle behoeft niet vaker dan éénmaal per week plaats te vinden, waarbij de data van de controle en eventuele bijzonderheden in het scheepsdagboek moeten worden aangetekend.

**Artikel 144a Manoeuvreereigenschappen en stopwegen**

De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat op de brug de nodige gegevens beschikbaar zijn betreffende de manoeuvreereigenschappen en de stopweg bij voor het schip karakteristieke vaarsnelheden en diepgangen.

**Artikel 145 Gebruik van luiken en luikschilden**

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de luiken en luikschilden niet worden gebruikt voor doeleinden, waarvoor zij niet zijn bestemd.

**Artikel 146 Kompassen**

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de fouten van elk magnetisch kompas éénmaal per jaar door een bevoegd persoon als bedoeld in artikel 95 van dit besluit, worden geverifieerd, tenzij deze fouten in zee door waarnemingen geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven. Bovendien is de kapitein verplicht hercompensatie door een bevoegd persoon als bovenbedoeld te doen plaatsvinden, telkenmale wanneer zich omstandigheden hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de gevonden fouten.
2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat bij elk magnetisch kompas een foutentabel aanwezig is.

**Artikel 147 Richtingzoekers**

1. De kapitein van een schip uitgerust met een richtingzoeker is verplicht zorg te dragen dat éénmaal per jaar de fouten van de richtingzoeker door een bevoegd persoon als bedoeld in artikel 96 van dit besluit, worden geverifieerd, tenzij deze fouten in zee door waarnemingen geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven. Bovendien is de kapitein verplicht verifiëring te doen plaats vinden, telkenmale wanneer in de positie van enige antenne, dan wel van enige constructie aan dek, veranderingen zijn aangebracht die de gevonden fouten van de richtingzoeker merkbaar zouden kunnen beïnvloeden.
2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de grafiek, aangevende de correctie die op de afgelezen peiling moet worden toegepast om de ware peiling ten opzichte van de kiellijn te verkrijgen, voor onmiddellijk gebruik bij de richtingzoeker aanwezig is.
3. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat gedurende het nemen van radiopeilingen de antennes van ontvangers, toebehorende aan opvarenden, zijn weggenomen.

**Artikel 148 Radiowachten**

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de radiowachten, bedoeld in artikel 14 van bijlage V van dit besluit, worden gehouden.

**Artikel 149 Elektronische navigatiemiddelen**

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat door de stuurlieden regelmatig wordt geoefend met de elektronische navigatiemiddelen waarmede het schip is uitgerust.

**Artikel 150 Bemanning**

1. De kapitein van elk schip is verplicht zorg te dragen dat zijn schip is bemand in overeenstemming met het bepaalde in hoofdstuk VII van dit besluit.

2. De kapitein van elk schip is bovendien verplicht zorg te dragen dat de wachtbezetting aan boord geschiedt in overeenstemming met het bepaalde in de artikelen 113 en 114 van dit besluit.

3. De kapitein van een schip dat veilig in de haven gemeerd of ten anker ligt, is verplicht zorg te dragen dat een doeltreffende wacht wordt gehouden met het oog op de veiligheid.

4. De kapitein van een schip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste lid van artikel 130 van dit besluit, in bulk vervoert - ongeacht of deze explosief, ontvlambaar of giftig zijn of kunnen zijn, dan wel de gezondheid bedreigen of kunnen bedreigen of het milieu verontreinigen of kunnen verontreinigen - dient te zorgen, aan dek en in de machinekamer, voor een doeltreffende wacht met het oog op de veiligheid. Daartoe dienen op ieder ogenblik één of meer gediplomeerde officieren snel beschikbaar te zijn, evenals scheepsgezellen, indien nodig, zelfs wanneer het schip veilig in de haven gemeerd of ten anker ligt.

6. De kapitein van een schip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste lid van artikel 130 van dit besluit anders dan in bulk vervoert ongeacht of deze explosief, ontvlambaar of giftig zijn of kunnen zijn, dan wel de gezondheid bedreigen of kunnen bedreigen of het milieu verontreinigen of kunnen verontreinigen - dient bij het treffen van regelingen inzake een doeltreffende wacht met het oog op de veiligheid ten volle rekening te houden met de aard, hoeveelheid, verpakking en wijze van stuwen van de gevaarlijke stoffen en met alle bijzondere omstandigheden aan boord, zowel op zee als wanneer het schip veilig in de haven gemeerd of ten anker ligt.

**Artikel 150a Voeding en drinkwater**

De kapitein is verplicht er op toe te zien dat de in het Schepelingenbesluit met betrekking tot de voeding en het drinkwater gestelde voorschriften, waarvan de zorg aan hem is opgedragen, in acht worden genomen.

**Artikelen 151-153**

*(vervallen)*

**Artikel 154 Vervoer van lading**

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat ten aanzien van het vervoer van lading rekening wordt gehouden met de voorschriften gesteld in hoofdstuk IX van dit besluit en is voorts verplicht die maatregelen te treffen die in verband met de aard van de lading en de wijze van stuwen nodig zijn.

2. De kapitein is verplicht zowel bij het openen der luiken als bij het betreden van die ruimten extra voorzorgsmaatregelen te treffen, indien stoffen zijn geladen die aanleiding kunnen geven tot het aanwezig zijn van ontplofbare, giftige of andere schadelijke dampen, dan wel stoffen die aanleiding kunnen geven tot zuurstofarmoede. Bij het gebruik van werktuigen voor het mechanisch verwerken van lading in een ruim, is de kapitein verplicht ervoor zorg te dragen dat zodanige maatregelen worden getroffen dat de veiligheid en de gezondheid van de in het ruim aanwezige personen zoveel doenlijk is gewaarborgd.

3. De kapitein van een schip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van dit

besluit vervoert, is verplicht zich voor het ondernemen van een reis ervan te vergewissen, dat de in artikel 4, vijfde lid, van bijlage XVII van dit besluit bedoelde speciale lijst of gedetailleerd stuwplan aan boord is.

4. De kapitein van een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van vloeibare of gasvormige gevaarlijke stoffen, mag geen passagiers vervoeren en is voorts verplicht de ter zake geldende bedieningsvoorschriften en veiligheidsmaatregelen in acht te nemen.

5. De kapitein van een schip dat is bestemd voor het afwisselend vervoer van olie en stortladingen is, tenzij de inrichting en de getroffen voorzieningen van zulk een schip ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn, verplicht zorg te dragen dat geen vaste stortladingen worden vervoerd wanneer niet alle ladingtanks, sloptanks daaronder begrepen, vrij van olie zijn en gasvrij zijn gemaakt.

6. De kapitein van een tankschip dat is voorzien van een vast aangebracht inertgassysteem ter bescherming van de ladingtanks, is verplicht zorg te dragen dat bij overschrijding van het zuurstofgehalte van het inertgas van 8 percent, gemeten in de hoofdtoevoerleiding voor inertgas aan de afvoerzijde van de inertgas ventilatoren, onmiddellijk maatregelen worden genomen welke kunnen leiden tot het verbeteren van de kwaliteit van het inertgas. Tenzij de kwaliteit van het gas verbetert, is hij verplicht zorg te dragen dat alle handelingen met betrekking tot de ladingtanks worden opgeschort alsmede dat de afsluiter, bedoeld in artikel 62, lid 10.8, van bijlage IV van dit besluit, wordt gesloten.

7. De kapitein van een tankschip dat is gebouwd op of na 1 september 1984, is verplicht werkzaamheden in verband met het gasvrij maken van ladingtanks zodanig uit te voeren dat:

a. indien het schip is voorzien van een inertgassysteem, gassen uit de ladingtanks worden uitgedreven door middel van de voorzieningen, voorgeschreven in artikel 62, lid 13, van bijlage IV van dit besluit, tot de concentratie van koolwaterstoffen in de tanks is gereduceerd tot minder dan 2 volumepercenten, alvorens ontluchting dan wel het uitdrijven van gassen ter hoogte van het ladingtankdek plaatsvindt;

b. indien het schip niet is voorzien van een inertgassysteem, brandbare dampmengsels om te beginnen worden uitgedreven:

(i) door middel van de uitlaten voor ontluchting, voorgeschreven in artikel 59, lid 1.9, van bijlage IV van dit besluit; of

(ii) door middel van uitlaten voor ontluchting welke voldoen aan het bepaalde in artikel 59, lid 2.2.3, van bijlage IV van dit besluit; of;

(iii) indien het schip gebouwd is op of na 1 februari 1992, door middel van uitlaten voor ontluchting, welke voldoen aan het bepaalde in artikel 59, lid 2.2.2., van bijlage IV van dit besluit;

met dien verstande dat, wanneer de concentratie van brandbaar gas in de uitlaat is gereduceerd tot 30 percent of minder van de onderste explosiegrens, de ontluchting dan wel het uitdrijven van gassen daarna mag plaatsvinden ter hoogte van het ladingtankdek.

8. De kapitein van een tankschip dat is gebouwd vóór 1 september 1984 is verplicht werkzaamheden in verband met het gasvrij maken van ladingtanks uit te voeren in overeenstemming met voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaardbare procedures.

**Artikel 155 Noodalarmering en noodseinen**

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat ten aanzien van noodalarmering en noodseinen de volgende regelen in acht worden genomen:
a. slechts hij is bevoegd bevel te geven tot het gebruik van noodalarmering of noodseinen;
b. de noodalarmering en de daarop volgende uitzending van nood-, spoed- en veiligheidsberichten, alsmede het annuleren van deze berichten moeten geschieden op de wijze als aangegeven in het Radioreglement; en
c. het gebruik van enige noodalarmering of van enig noodsein anders dan om aan te geven dat een schip, luchtvaartuig of persoon in ernstig en dreigend gevaar verkeert en onmiddellijk hulp nodig heeft, evenals het gebruik van enige alarmering of enig sein dat met de noodalarmering of een noodsein kan worden verward, is verboden.

**Artikel 156 Verplichtingen en procedure aangaande noodberichten**

1. De kapitein van een zich op zee bevindend schip is verplicht, wanneer hij een melding, uit welke bron ook, ontvangt dat een schip of een vliegtuig of reddingmiddelen daarvan afkomstig, in nood is of zijn, met de meeste spoed de in nood verkerende personen te hulp te komen, hen zo mogelijk daaromtrent inlichtende. Indien hij niet in staat is of het, gezien de bijzondere omstandigheden van het geval, onredelijk of onnodig acht hen te hulp te komen, moet hij in het scheepsdagboek vermelden om welke reden hij de in nood verkerende personen niet te hulp is gekomen.
2. De kapitein van een in nood verkerend schip heeft het recht, na voorzover dat mogelijk is de kapiteins van de schepen, die zijn oproep om hulp hebben beantwoord, te hebben geraadpleegd, één of meer van deze schepen, die hij het beste in staat acht hulp te verlenen, daartoe op te vorderen en het is de plicht van de kapitein van een opgevorderd schip daaraan te voldoen door met de meeste spoed het te hulp komen van de in nood verkerende personen voort te zetten.
3. De kapitein van een schip is ontheven van de ingevolge het bepaalde in het eerste lid van dit artikel op hem rustende verplichting wanneer hij verneemt, dat één of meer schepen, doch niet het zijne, is of zijn opgevorderd en daaraan gevolg geeft of geven.
4. De kapitein van een schip is ontheven van de ingevolge het bepaalde in het eerste lid van dit artikel op hem rustende verplichting en, indien zijn schip is opgevorderd, van de ingevolge het bepaalde in het tweede lid van dit artikel op hem rustende verplichting, indien hem door de in nood verkerende personen of door de kapitein van een ander schip, dat deze personen heeft bereikt, wordt medegedeeld dat hulpverlening niet langer nodig is.

**Artikel 157 Veiligheidsberichten**

1. De kapitein is verplicht, indien hij gevaarlijk ijs, een gevaarlijk wrak of een ander onmiddellijk gevaar voor de scheepvaart, of een tropische storm ontmoet, of luchttemperaturen onder het vriespunt gepaard gaande met stormwinden, die zware ijsafzetting op de bovenbouw veroorzaken, of stormen met windkracht 10 of hoger volgens de

schaal van Beaufort, waarvoor geen stormwaarschuwing werd ontvangen, ondervindt, met alle hem ter beschikking staande middelen schepen in de omgeving en via het eerste punt aan de wal, waarmede hij verbinding kan krijgen ook de bevoegde autoriteiten, daarvan op de hoogte te brengen. De vorm waarin de inlichtingen worden gegeven, is niet bindend voorgeschreven. Zij mogen worden uitgezonden hetzij in verstaanbare taal - bij voorkeur Engels -, hetzij in code met gebruikmaking van het Internationaal Seinboek. Zij moeten worden uitgezonden aan alle in de omgeving zijnde schepen en voorts worden verzonden aan het eerste punt aan de wal, waarmede verbinding kan worden gemaakt, met verzoek voor overbrenging aan de bevoegde autoriteiten zorg te dragen.

2. Berichten omtrent gevaren moeten de volgende inlichtingen bevatten:

a. IJs, wrakken en andere onmiddellijke gevaren voor de scheepvaart:

(i) de soort van het waargenomen ijs, wrak of gevaar;

(ii) de plaats van het ijs, wrak of gevaar toen dit het laatst werd waargenomen;

(iii) de datum en tijd Gecoördineerde Wereldtijd-UTC) van de laatste waarneming.

b. Tropische stormen (orkanen in West-Indië, tyfonen in de Chinese Zee, cyclonen in de Indische Oceaan en stormen van soortgelijk karakter in andere streken):

(i) een mededeling, dat een tropische storm werd ontmoet. Deze verplichting dient ruim te worden opgevat en inlichtingen moeten worden verzonden telkens als de kapitein goede redenen heeft om aan te nemen dat een tropische storm zich ontwikkelt of in zijn nabijheid bestaat;

(ii) datum, tijd (Gecoördineerde Wereldtijd-UTC) en bestek van het schip op het moment van de waarneming;

(iii) in het bericht moeten zoveel mogelijk inlichtingen over het navolgende worden opgenomen:

(aa) barometerstand, bij voorkeur gecorrigeerd (met vermelding of de aflezing in millibaren, inches of millimeters is en of de aflezing al dan niet is gecorrigeerd);

(bb) tendens van de luchtdruk (verandering in de barometerstand gedurende de afgelopen drie uren);

(cc) ware windrichting;

(dd) windkracht (volgens de schaal van Beaufort);

(ee) toestand van de zee (vlak, kabbelend tot lichtgolvend, golvend, aanschietend, hoog);

(ff) deining (laag, matig hoog, hoog) en de ware richting van waar deze komt. Opgave van periode of lengte van de deining (kort, matig lang, lang) kan ook van belang zijn;

(gg) ware koers en vaart van het schip.

c. Latere waarnemingen. Wanneer de kapitein een tropische storm of andere gevaarlijke storm heeft gerapporteerd, is het gewenst, hoewel niet verplicht, dat zolang het schip onder invloed van de storm blijft, verdere waarnemingen om het uur worden verricht en verzonden en dat, wanneer dit niet mogelijk is, deze waarnemingen in elk geval met tussenpozen van niet langer dan drie uur worden verricht en verzonden.

d. Stormen met windkracht 10 of hoger volgens de schaal van Beaufort, waarvoor geen stormwaarschuwing werd ontvangen. Hiermede worden bedoeld andere stormen dan de tropische stormen genoemd onder b van dit lid. Bij het ontmoeten van zulk een storm dient het te verzenden bericht gegevens te bevatten overeenkomstig die, vermeld onder b van dit lid, evenwel met uitzondering van de bijzonderheden betreffende zee en deining.

e. Luchttemperaturen onder het vriespunt gepaard gaande met stormwinden, die zware ijsafzetting op de bovenbouw veroorzaken:
(i) datum en tijd Gecoördineerde Wereldtijd-UTC);
(ii) temperatuur van de lucht;
(iii) temperatuur van het zeewater (indien mogelijk);
(iv) kracht en richting van de wind.

**Artikel 158 Routering van schepen**

1. Voor de toepassing van het bepaalde in dit artikel wordt onder routeringssysteem verstaan: elk systeem bestaande uit één of meer routes en/of routeringsmaatregelen, gericht op het verminderen van gevaar voor scheepsongevallen; het omvat verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemeden, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes.
2. De kapitein is verplicht een passend gebruik te maken van de verkeersscheidingsstelsels als bedoeld in Voorschrift 10 van het besluit «Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972» (Stb. 773) en daarbij in het bijzonder de gedragsregels ten aanzien van het gebruik van deze verkeersscheidingsstelsels, vervat in genoemd Voorschrift, na te komen.
3. De kapitein is voorts verplicht een passend gebruik te maken van de overige routeringssystemen die door de Internationale Maritieme Organisatie worden vastgesteld.
4. a. De kapitein van elk schip dat vaart in de buurt van de Grote Banken van Newfoundland, dient, voorzover dit uitvoerbaar is, de visgronden van Newfoundland benoorden 43° noorderbreedte te mijden en te varen buiten de gebieden waarvan bekend is of verondersteld wordt dat zij ten gevolge van ijs gevaarlijk zijn.
b. Indien ijs is gemeld op of nabij de koerslijn van zijn schip, is de kapitein verplicht des nachts een matige vaart te lopen of zijn koers zodanig te veranderen dat deze goed vrij van het gevaarlijke gebied loopt.

**Artikel 158a Meldingssystemen**

De kapitein van een schip is verplicht te voldoen aan de bij ministeriële regeling gestelde voorschriften inzake meldingssystemen, vastgesteld overeenkomstig richtlijnen en criteria van de Internationale Maritieme Organisatie, en aan de bevoegde lokale autoriteit alle informatie te verstrekken die in overeenstemming met de voorschriften van een dergelijk systeem wordt verlangd.

**Artikel 159 Kennisgeven van averijen en ongevallen**

De kapitein van een schip, binnengekomen in een haven in Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba, is verplicht zo spoedig mogelijk, doch in elk geval binnen drie werkdagen na binnenkomst aan de Scheepvaartinspectie kennis te geven van op de afgelopen reis voorgekomen averijen en ongevallen. Het overleggen der dagboeken, onder schriftelijke verwijzing naar de aantekening omtrent de averij of het ongeval, wordt als zodanige kennisgeving beschouwd.

**Artikel 160 Dagboeken**

1. Behoudens hetgeen bij of krachtens de bepalingen van het voor Nederland, de Nederlandse Antillen, onderscheidenlijk Aruba geldende Wetboek van Koophandel ten aanzien van het houden van scheeps- en machinedagboeken is voorgeschreven, is de kapitein verplicht in deze dagboeken aantekening te doen houden:

a. van de diepgang van het schip, telkenmale na het innemen van lading en van brandstoffen;

b. van het periodiek te water laten van reddingboten, hulpverleningsboten en reddingvlotten van het strijkbare type, alsmede van de toestand waarin deze reddingmiddelen zich bevinden;

c. van de maandelijkse inspectie van de reddingmiddelen en de reddingbootuitrusting, alsmede van de toestand waarin de uitrusting zich bevindt;

d. van de beproeving der brandslangen;

e. van de controles en beproevingen als bedoeld in het eerste lid van artikel 144 van dit besluit;

f. 1°. van de regelmatig, gedurende de reis, te nemem peilingen, bedoeld in artikel 135a, eerste lid, van dit besluit;

2°. van de viermaandelijkse controle, bedoeld in artikel 135a, tweede lid, van dit besluit;

g. van alle appèls oefeningen «schip verlaten», oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met de hulpverleningsboten, opleiding en instructie in het gebruik van de reddingmiddelen en oefeningen met reddingvlotten van het strijkbare type, alsmede wanneer deze niet op de voorgeschreven tijden zijn gehouden, van de redenen waarom dit niet is geschied.

h. in voorkomende gevallen, van de redenen waarom hij, na het waarnemen of het ontvangen van een noodsein, heeft nagelaten de in nood verkerende personen te hulp te komen;

i. aan boord van een passagiersschip, van de tijdstippen van openen en sluiten van waterdichte deuren, patrijspoorten, toegangs-, laad- en kolenpoorten en andere openingen in het scheepsboord, dan wel het afnemen en aanbrengen van wegneembare platen, die volgens het bepaalde in artikel 141 van dit besluit moeten zijn gesloten dan wel aangebracht;

j. aan boord van een passagiersschip, van alle oefeningen in het behandelen en alle inspecties van waterdichte deuren, patrijspoorten, kleppen en afsluiters en van de daarbij te voorschijn gekomen gebreken;

k. aan boord van een passagiersschip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van dit besluit vervoert, van al hetgeen bij het laden, gedurende de reis en bij het lossen is gedaan om ongevallen als gevolg van de aanwezigheid van deze stoffen te voorkomen;

l. aan boord van een schip, dat een deklast hout vervoert, van de hoogte van de deklast en van de peilingen van de ballasttanks bij het begin van en gedurende de reis;

m. aan boord van een schip voorzien van een noodkrachtbron, van een tijdelijke noodkrachtbron en van automatische inrichtingen van de noodinstallatie, van de beproevingen daarvan;

n. aan boord van een schip voorzien van elektrische noodverlichting, van de beproeving daarvan;

o. van de controles en beproevingen als bedoeld in het eerste lid, onder d, van artikel 140 van dit besluit;

p. 1°. van de persoon aangewezen voor afhandeling van de radioberichtgeving tijdens noodgevallen;

2°. van het tijdstip, waarop bij het verlaten van de haven, de radiowacht begint en het tijdstip, waarop bij het binnenlopen van de haven, die wacht wordt beëindigd;

3°. van de gegevens betreffende controle, onderhoud en het laden van de accumulatorbatterijen;

4°. wekelijks van de bijzonderheden omtrent het beproeven van de verplicht aanwezige draagbare VHF radio-installaties;

5°. wekelijks van de bijzonderheden omtrent het beproeven van de eventueel aanwezige vast aangebrachte VHF radio-installaties in reddingboten;

6°. maandelijks van de bijzonderheden omtrent het beproeven van het verplicht aanwezige satellietnoodradiobaken en de radartransponders;

7°. van bijzonderheden omtrent de radiorichtingzoeker;

8°. van de berichtenwisseling met betrekking tot het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer in samengevatte vorm;

9°. van alle afwijkingen in de goede werking van de radio-installaties.

2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de wachtdoende stuurman en de wachtdoende scheepswerktuigkundige, alsmede de persoon belast met de radiowacht, het scheepsdagboek en het machinedagboek ook overigens op de juiste wijze bijhouden.

3. De kapitein is verplicht de laatste data van inspecties, appèls en oefeningen als bedoeld in het eerste lid van dit artikel onder b, c, d, e, g, j, m, n en o bij het in gebruik nemen van een nieuw dagboek uit het vorige dagboek te doen overnemen.

4. De kapitein van een schip binnengekomen in een haven in Nederland, de Nederlandse Antillen, of Aruba, is verplicht binnen drie dagen na binnenkomst en in ieder geval vóór het vertrek het scheepsdagboek aan de betrokken ambtenaar van de Scheepvaartinspectie ter inzage te zenden. Indien daartoe het verzoek wordt gedaan, moet het machinedagboek mede ter inzage worden gegeven. Blijft het schip langer dan één jaar buiten een haven als hierboven bedoeld, dan is de kapitein verplicht de scheepsdagboeken van de afgelopen reizen, telkenmale na verloop van ten hoogste één jaar, te zenden aan de Scheepvaartinspectie. Wordt het schip opgelegd in een haven buiten Nederland, de Nederlandse Antillen of Aruba, dan is de kapitein verplicht de scheepsdagboeken binnen acht dagen te zenden aan de Scheepvaartinspectie. Van de naleving van de in dit lid gegeven voorschriften kan de Scheepvaartinspectie vrijstelling verlenen, al dan niet onder bepaalde voorwaarden in verband met de korte duur van de reis of op grond van bijzondere omstandigheden. De kapitein ontvangt de ingezonden dagboeken zo spoedig mogelijk terug, voorzien van een gedagtekende en ondertekende verklaring, dat zij door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie zijn gecontroleerd.

**Artikel 161**

*(vervallen)*

**Artikel 162 Loodsladders**

De kapitein draagt ervoor zorg dat de loodsladder schoon en in goede staat wordt gehouden en alleen wordt gebruikt voor het aan boord nemen of ontschepen van een loods, alsmede van havenautoriteiten bij aankomst in of vertrek uit een haven.

**Artikel 163 Verplichte boekwerken**

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat aan boord aanwezig zijn:
a. de Schepenwet;
b. het Schepenbesluit 1965;
c. de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie uitgegeven bekendmakingen aan de scheepvaart;
d. de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

2. a. De kapitein van een schip dat verpakte gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130d van dit besluit als lading vervoert, is verplicht zorg te dragen dat het in artikel 130e vermelde «Handboek Gevaarlijke Stoffen», alsmede de in voornoemd Handboek vermelde «International Maritime Dangerous Goods Code», beide bijgewerkt in overeenstemming met de daarop verschenen aanvullingen, aan boord aanwezig zijn.

b. De kapitein van een schip dat gestorte ladingen als bedoeld in de artikelen 128, 129, 130a en 130b van dit besluit vervoert, is verplicht zorg te dragen dat het in artikel 130c van dit besluit vermelde «Handboek Gestorte Ladingen», bijgewerkt in overeenstemming met de daarop verschenen aanvullingen, aan boord aanwezig is.

3. De kapitein van een tankschip is verplicht zorg te dragen dat een handboek aan boord aanwezig is, waarin de voor het betreffende schip geldende operationele veiligheids- en bedrijfsvoorschriften zijn opgenomen.

## HOOFDSTUK XI VERPLICHTINGEN VAN DE EIGENAAR

**Artikel 164**

1. De eigenaar van een passagiersschip of van een schip van 500 ton of meer is verplicht een veiligheidsmanagementsysteem te ontwikkelen en toe te passen voor de bedrijfsvoering van de organisatie en van de schepen. Het veiligheidsmanagementsysteem dient te voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage VI bij dit besluit.

**Artikel 164a Medewerking bij onderzoek**

De eigenaar is verplicht aan degene die een onderzoek verricht alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden.

**Artikel 165 Onderzoek van de romp aan de buitenzijde**

1. De eigenaar van een schip is verplicht zorg te dragen dat de romp van het schip aan de buitenzijde wordt onderzocht overeenkomstig het bepaalde in artikel 12, derde lid, derde volzin, artikel 13, derde lid, en artikel 14, vijfde lid, van dit besluit.

2. Telkens indien van een schip de romp aan de buitenzijde zal worden onderzocht of indien aan het schip of aan de werktuigen of installaties herstellingen of wijzigingen zullen plaatshebben, wordt hiervan door of vanwege de eigenaar tijdig aan de Scheepvaartinspectie en aan het desbetreffende klassebureau kennis gegeven ten einde de Scheepvaartinspectie en het klassebureau in de gelegenheid te stellen hierbij toezicht te houden.

**Artikel 166 Verschaffen nodige middelen**

De eigenaar van een schip is verplicht aan de kapitein de middelen te verschaffen, die deze, in verband met de uitvoering van de taak hem in dit besluit opgedragen, behoeft.

## HOOFDSTUK XII VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT OORLOG EN OORLOGSGEVAAR

**Artikel 167 Permanente voorzieningen**

Teneinde in het belang van de veiligheid van schepen en hun opvarenden in tijden van oorlog of oorlogsgevaar de oorlogsuitrusting van schepen op eenvoudige wijze te kunnen aanbrengen, moeten de constructie en inrichting van schepen van meer dan 300 ton ten aanzien van de plaatsing van de defensieve uitrusting, de bergplaatsen van de bijbehorende munitie, de kanonniersaccomodatie, alsmede de inrichting voor de demagnetisering, voldoen aan de eisen, daartoe door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, in overeenstemming de Chef van de Marinestaf, gesteld.

**Artikel 168 Marinebescheiden**

1. De kapitein is verplicht de hem vanwege de Chef van de Marinestaf ter hand te stellen bescheiden te aanvaarden, daarvan kennis te nemen en de daarbij gegeven aanwijzingen op te volgen.
2. De kapitein is verplicht deze bescheiden op een doelmatige plaats te bewaren.

**Artikel 169 Oorlogsuitrusting**

1. In geval van oorlogsgevaar en gedurende een oorlog waarin het Koninkrijk der Nederlanden al of niet is betrokken, moet aan boord van alle schepen, daartoe aangewezen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf, de vereiste oorlogsuitrusting worden aangebracht en in stand gehouden, overeenkomstig de daartoe door genoemd Hoofd, in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf, gestelde eisen.
2. De kapitein is verplicht de aanwijzingen op te volgen, die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden gegeven ter voorkoming van ongevallen, ten gevolge van na een oorlog nog aanwezige oorlogsgevaren.

**Artikel 170 Verplichtingen van de kapitein**

In geval van oorlogsgevaar en gedurende een oorlog, waarin het Koninkrijk der Nederlanden al of niet is betrokken, moeten de kapiteins van alle schepen die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf, daartoe zijn aangewezen, voldoen aan de verplichtingen ten aanzien van de veiligheid en de constructie, door genoemd Hoofd in overeenstemming met de Chef van de Marinestaf aan hen opgelegd.

**Artikel 171 Geldigheidsduur**

De aanwijzingen en eisen, krachtens de artikelen 169 en 170 van dit besluit gegeven en gesteld, treden na verloop van drie maanden buiten werking, tenzij zij inmiddels door Ons zijn goedgekeurd.

**HOOFDSTUK XIII AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN**

**Artikel 172**

*(vervallen)*

**Artikel 173 Gevallen van overmacht**

1. Indien één of meer bepalingen van dit besluit op het ogenblik dat een reis wordt ondernomen niet op een schip van toepassing zijn, zullen zij, indien en voorzover het schip ten gevolge van slecht weer of ten gevolge van een ander geval van overmacht is genoodzaakt van de voorgenomen reis af te wijken, niet op dit schip van toepassing worden.

2. Bij de beoordeling van de vraag of een bepaling van dit besluit al dan niet op een schip van toepassing is, wordt met personen die zich daar aan boord bevinden ten gevolge van overmacht of ten gevolge van een wettelijke verplichting van de kapitein om hetzij schipbreukelingen, hetzij andere personen over te voeren, geen rekening gehouden.

**Artikel 174 Aanvullende voorschriften**

1. In het belang van een goede uitvoering van dit besluit, kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nadere regels worden gegeven.

2. Indien een voorziening of constructie ingevolge dit besluit of de bijbehorende bijlagen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet zijn, stelt deze geen verdergaande eisen dan:

a. bij de ten tijde van de beslissing bestaande stand van de techniek algemeen gebruikelijk zijn, of, gelet op een rendabele exploitatie van het schip, redelijkerwijs gevergd kunnen worden, of

b. met het oog op de veiligheid van het schip, de lading of de bemanning dringend noodzakelijk zijn.

3. De ambtenaren als bedoeld in artikel 10 van de Schepenwet, kunnen in elk bijzonder geval, rekening houdende met de terzake door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gegeven algemene aanwijzingen, voorschriften geven ter bevordering van de juiste naleving van het bepaalde in dit besluit.

## HOOFDSTUK XIIIA VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT SCHEPEN DIE WORDEN GEBEZIGD VOOR DOELEINDEN VAN BIJZONDERE AARD

### Artikel 174a

1. Met inachtneming van de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aanvaarde aanbevelingen ter zake, kan Onze Minister met betrekking tot de constructie, inrichting en uitrusting van een schip dat is gebouwd of geschikt gemaakt en wordt gebezigd voor doeleinden van bijzondere aard, regelen stellen die afwijken van het bepaalde in dit besluit, mits zodanige regelen ten minste even doelmatig zijn.
2. Met inachtneming van de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aanvaarde aanbevelingen ter zake, kan Onze Minister nadere regelen stellen met betrekking tot installaties aan boord, welke samenhangen met de werkzaamheden van een schip dat is gebouwd of is geschikt gemaakt en wordt gebezigd voor doeleinden van bijzondere aard.

## HOOFDSTUK XIV STRAFBEPALINGEN

### Artikel 175

Overtreding van de artikelen 136a, 139a, 140, 141, 142, 150, derde lid, 154, 158a, 160, vierde lid, 165 en 166 is een strafbaar feit.

### Artikel 176-182

*(vervallen)*

## HOOFDSTUK XV TOEPASSING OP BESTAANDE SCHEPEN

### Artikel 182a Constructie, inrichting en uitrusting

1. Voor schepen gebouwd vóór 26 mei 1965, zijn de voorschriften van dit besluit met betrekking tot de constructie en inrichting, voor zover deze afwijken van die van het Schepenbesluit 1952, alleen van toepassing indien zulks praktisch uitvoerbaar en redelijk kan worden geacht.

2. De uit het bepaalde in het eerste lid voortvloeiende veranderingen van de constructie en inrichting aan boord van bedoelde schepen moeten - in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie - worden uitgevoerd bij belangrijke reparaties en vernieuwingen aan het casco, bij ingrijpende veranderingen in de accommodatie, bij het vernieuwen van installaties en bij andere daartoe geëigende gelegenheden. Als regel mogen schepen als bedoeld in het eerste lid, door het ondergaan van een reparatie of een verandering niet in geringere mate aan de voorschriften van dit besluit voldoen dan zij vóór de reparatie of de verandering deden.

3. Voor de in het eerste lid van dit artikel bedoelde schepen zijn de voorschriften van dit besluit met betrekking tot de uitrusting, voorzover deze afwijken van die van het Schepenbesluit 1952, van toepassing zoals hierna is aangegeven:

a. vervanging van in het Schepenbesluit 1952 verplicht gestelde uitrustingsartikelen door die van het in het Schepenbesluit 1965 voorgeschreven type, moet plaats vinden bij vernieuwing van de betreffende artikelen of wanneer deze grote reparaties vereisen;

b. de verdere aanpassing van in het Schepenbesluit 1952 verplicht gestelde uitrusting aan die welke is voorgeschreven in het Schepenbesluit 1965, dient - voorzover zulks praktisch uitvoerbaar en redelijk is - plaats te hebben in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

## HOOFDSTUK XVI SLOTBEPALINGEN

### Artikel 183

Ministeriële regelingen vastgesteld krachtens dit besluit worden bekendgemaakt in de Staatscourant, in de Curaçaosche Courant en in het Afkondigingsblad van Aruba.

### Artikel 184

Dit besluit kan worden aangehaald als «Schepenbesluit 1965». Het werkt terug tot 26 mei 1965.